



VERA & YURI SANADA

O CAVALEIRO TEMPLÁRIO QUE DESCOBRIU O BRASIL

HISTÓRIAS & LENDAS DO
DESCOBRIMENTO

A História completa de como Cabral
obteve o conhecimento para chegar
às Terras de Santa Cruz e Outros
Descobrimientos, de 2000 a.C. a 1500 d.C.



O Cavaleiro Templário que Descobriu o Brasil

Histórias & Lendas do Descobrimento

A História completa de como Cabral obteve o conhecimento para chegar as Terras de Santa Cruz e Outros Descobrimentos, de 2000 a.C. a 1500 d.C.

Vera & Yuri Sanada

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

AGRADECIMENTOS

PRÓLOGO

PARTE I - AS CRUZADAS

PARTE II – O ESTADO CRUZADO

PARTE III – A VIAGEM DE CABRAL

PARTE IV – AS LENDAS DA CONQUISTA DO OCEANO ATLÂNTICO

PARTE V - APÊNDICE

GLOSSÁRIO DE TERMOS E MEDIDAS

TÁBUA CRONOLÓGICA

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA E RECOMENDADA

HORIZONTE

Ó MAR anterior a nós, teus medos
Tinham Coral e praias e arvoredos
Desvendadas a noite e a cerração,
As tormentas passadas e o mysterio,
Abria em flor o Longe, e o Sul siderio
Splendia sobre as naus da iniciação.

Linha severa da longínqua costa –
Quando a nau se aproxima ergue-se a encosta
Em árvores onde o Longe nada tinha:
Mais perto, abre-se a terra em sons e cores:
E, no desembarcar, há aves, flores,
Onde era só, de longe a abstracta linha.

O sonho é ver as fórmulas invisíveis
Da distancia imprecisa, e, com sensíveis
Movimentos da esperança e da vontade,
Buscar na linha fria do horizonte
A arvore, a praia, a flor, a ave, a fonte –
Os beijos merecidos da Verdade.

Fernando Pessoa

INTRODUÇÃO

Latitude 23°03'09" sul, longitude 44°21'03" oeste. Uma das inúmeras baías abrigadas da belíssima região de Angra dos Reis, no litoral do estado do Rio de Janeiro. Tudo que nos liga ao mundo no momento é uma âncora, enterrada na areia, cinco metros abaixo do clássico veleiro *Clach na Sula*, ele mesmo uma herança de navegadores europeus, onde moramos há mais de 2 anos.

Aqui, flutuando neste verdadeiro paraíso tropical, é fácil deixar a mente fluir e viajar por distorções do tempo, quando, após alguns dias sem televisão, telefone, ar condicionado, ou outras influências da vida moderna, pode-se imaginar que o barco que vemos passar ao longe, no horizonte, possa ser uma caravela do século XV, ou mais longe no passado, uma embarcação mercante fenícia.

Nesta atmosfera começamos a contar casos que formam nossa tão rica, porém igualmente desconhecida, história náutica. Tais tradições são tão nossas quanto o samba, ou o simpático Saci Pererê: as muitas lendas e histórias dos bravos exploradores que, um dia, se aventuraram pelo Oceano Atlântico, em direção, voluntária ou acidental, ao Brasil.

Sempre existem três versões para um acontecimento: a do lado vencedor, que invariavelmente fica registrada nos anais da história oficial; a do lado perdedor, que ninguém quer, ou, muitas vezes, não pode, ouvir; e a verdade. O que sabemos de nossas origens vem da história européia, e a versão dos indígenas sobre a chegada de navegadores como Cabral nunca foi levada em consideração. Atualmente, em busca de tal verdade, historiadores, pesquisadores e aventureiros estão usando novas técnicas para jogarem um pouco de luz sobre os cantos obscuros da história. Nas páginas seguintes estão narrados alguns dados que tem vindo à tona, dispersos como pedaços de gelo num campo de icebergs, após uma avalanche no mar, e que ligados de forma lógica sugerem que o descobrimento de nossa grande nação possa ter sido bem diferente daquele que nos foi ensinado nos bancos escolares.

A ocasião do 500º aniversário do descobrimento do Brasil, e a mudança do milênio, fazem este período ideal para se discutir o que de fato se passou nas águas do Atlântico. Para quem não sabe, no limiar do ano 1000 d.C., a humanidade passava por uma era de incertezas, de mudanças, da mesma forma que nós passando agora, na chegada do ano 2000.

Leia, portanto, avisado de que o que vem a seguir pode abalar sua noção da história brasileira, mas, como já disseram antes, a verdade é sempre mais fantástica que qualquer ficção.

AGRADECIMENTOS

Este livro foi escrito em várias etapas, que são melhor definidas em coordenadas geográficas. Desde a paixão pelo tema, que nos levou a viajar pelos quatro cantos do mundo, até a idealização e finalmente a colocação das mãos no teclado. Após tais viagens, de volta ao Brasil, a pesquisa recomeçou a partir do estaleiro PIER 26, no Guarujá, e o conteúdo foi escrito, navegando, entre a Marina Porto Bracuhy, em Angra dos Reis, e o Iate Clube do Rio de Janeiro. A todos estes pontos, que já foram importantes historicamente, mas que agora valem mais pelas pessoas que lá se encontram, nossa gratidão pelas acolhidas.

Ao viajarmos pelo Brasil em nosso veleiro cansamos de ouvir que o Brasil não possui tradição náutica. Discordamos completamente, pois foi através do litoral que esta nação iniciou sua história e prosperou, através de vários ciclos de descobrimento e de exploração comercial. Muitos dos fatos importantes que marcaram a história oficial brasileira tiveram a ver com a náutica. Também o artesanato marinho, das populações ribeirinhas e litorâneas, é muito rico, embora um tanto esquecido.

Há anos estamos empenhados em um projeto ambicioso, para redescobrir esta tradição náutica perdida, e incentivar suas verdadeiras vocações. Aos amigos e empresas, entre elas a Xerox do Brasil, Tintas Internacional, U.S.Divers, que como nós compraram esta briga pela valorização do espaço costeiro nacional, queremos deixar registrado nosso obrigado e a certeza de seguirmos em frente.

Que nossas convicções sejam tão grandes quanto a costa deste país.

ISBN 85-00-00729-X

Endereço para correspondência:

Website: <http://www.aventura.com.br>

Email: aventura@aventura.com.br

PRÓLOGO

As Ruínas De Sagres.

Solidão.

Dos precipícios desta ponta de terra, que, majestosa, avança para o mar, contemplamos uma enorme Rosa dos Ventos, símbolo maior dos navegantes, cravada no chão do pátio do Forte de Sagres, em Portugal. Além dos muros da fortaleza os pontos cardeais apontam para a Sagres atual, um pequeno vilarejo, e, do outro lado, para o Oceano Atlântico, que na época da construção deste local era desconhecido e repleto de mistérios.

Quem visita estas paradas hoje em dia apenas pela beleza da região de Algarve, talvez nem desconfie que aqui já foi o centro científico, não de uma, mas de várias civilizações. A verdadeira NASA da época. Aqui se reuniam cientistas, nobres, guerreiros, navegadores e religiosos. Homens de poder e seus escravos. Espiões distribuíam subornos e notícias chegavam de todas as partes do mundo conhecido.

Esta foi a época de ouro de Portugal, e de sonhos impossíveis, que fizeram com que a menor e mais jovem nação da Europa se tornasse num dos maiores impérios já vistos pela humanidade. Para entendermos como os lusitanos herdaram os segredos mais preciosos do Velho Mundo, e se tornaram os senhores de muitas terras, inclusive do Brasil, teremos que retroceder 900 anos no tempo e fazer uma jornada entre muitos povos e terras estranhas...

Parte I

As Cruzadas

*Beati mortui qui in
Domino moriuntur.*

Bem aventurado o
que morre no Senhor.

PARTE 1 – AS CRUZADAS

A Convocação Para A Guerra Santa.

A multidão se amontoava no terreno vazio, nas cercanias da cidade de Clermont, no sul da França. Acima de todos, sobre uma plataforma, o trono papal se destacava. Na platéia haviam nobres, doutores, clérigos, soldados, comerciantes e camponeses. Apesar de marcado para ser realizado na catedral, o evento teve que ser transferido para o ar livre, pois o espaço não seria suficiente para abrigar a todos.

Como era costume na época, o papa Urbano II havia conclamado uma reunião da igreja cristã, que ficou conhecida como Concílio de Clermont, de 18 a 28 de novembro de 1095, com 3 mil religiosos presentes. Os concílios aconteciam regularmente e serviam para que o Papa lesse mensagens para os chefes das igrejas e fizesse política, além de ouvir reclamações e petições.

Mas este concílio teve uma ação inédita: um pronunciamento público ao final, no dia 27, pelo próprio Papa. Todos estavam convidados para ouvir, o que causou uma grande comoção na época, pois se sabia que ele iria falar sobre o assunto do momento: a Terra Santa, que todos sabiam o que era e quanto importava este berço da religião cristã, mas quase ninguém sabia ao certo onde se localizava.

O papa Urbano II, homem de grande habilidade em oratória, começou: “A nobre raça dos Francos deve socorrer seus irmãos de fé no Oriente. Os infiéis turcos estão avançando sobre os cristãos orientais, oprimindo-os e atacando-os. Os sítios sagrados profanados. A própria Jerusalém está sob o jugo muçulmano. O Santo Sepulcro está em mãos muçulmanas. O Ocidente deve marchar em defesa da Terra Santa. Todos devem ir, ricos e pobres, não importa. O próprio Deus os guiará, pois estarão fazendo Seu trabalho. Os que morrem aqui são pobres e miseráveis. Haverá absolvição e remissão de pecados para todos os que morrerem lá. Serão ricos e felizes, verdadeiros aliados de Deus. Marchem no próximo verão. Deus deseja isto!” Esta última frase, *Dieu le veult*, se tornou um brado de guerra dos alistamentos.

O estopim que levou o papa a fazer esta conclamação para a Guerra Santa foi o pronunciamento do imperador Bizantino, Alexius Comnenus (ou Aleixo I), que pedia auxílio militar para combater os turcos na Ásia Menor. Ele enviou cartas para o papa e chegou a criar uma embaixada no Ocidente, para reforçar sua súplica. Teve sorte, pois este papa era um reformador, verdadeiro ativista que sempre estava em busca de algum evento ou causa para agir, e talvez

por isto o apelo de salvar a Terra Santa tenha iluminado em seu coração um sonho de conquistador.

Após ter ouvido o discurso, num gesto teatral, o bispo local se ajoelhou e implorou para ser o primeiro peregrino. O Papa Urbano II presenteou-o com uma cruz de pano vermelho, que foi costurada em suas roupas, como um símbolo de investimento na fé. Muitos seguiram seu exemplo, o que fez com que os mercadores locais logo esgotassem seus estoques de tecido vermelho. Possivelmente daí veio o nome cruzados, que só foi assimilado muito depois. Na época, os guerreiros de Deus eram conhecidos como peregrinos.

No dia seguinte, cartas papais foram escritas, garantindo proteção e privilégios para aqueles que usassem a cruz. Logo o rumor do evento se espalhou por toda a Europa, e cavaleiros começaram a surgir de todos os lugares. O número de europeus que responderam ao santo apelo excedeu as expectativas do Papa. E aos desejos do Imperador Alexius Comnenus.

Porque Era Certo Matar Em Nome De Deus.

A opinião sobre a prática da guerra pelos primeiros cristãos era dúbia. A posição oficial da igreja nem sempre era pela paz, especialmente considerando que muitos dos primeiros convertidos eram soldados e políticos romanos, que permaneciam em suas atividades após a conversão. Assim a igreja elegeu uma doutrina especial, denominada de Guerra Justa, que determinava que se a violência é maligna, assumir passividade em frente a violência de outros pode ser pior ainda.

Sob este novo ponto de vista, se três condições especiais fossem satisfeitas os cristãos podiam lutar sem medo de queimarem no fogo do inferno: a guerra tinha que ser por uma causa justa; devia ser convocada por uma autoridade; e os combatentes cristãos tinham que ter intenções dignas.

Um aperfeiçoamento para esta doutrina da Guerra Justa foi alcançado por monges do movimento denominado Reforma Cluniac, nos séculos X e XI. Eles concluíram que o desejo de Cristo para a humanidade, corporificado pela santa igreja, podia avançar sob o domínio das sociedades cristãs, e que a violência não era mais maligna, mas sim moralmente neutra. Se usada para aumentar o reino cristão, a violência se tornava, em verdade, boa. Esta doutrina foi chamada de Guerra Santa.

Agora podia-se matar e pilhar, sob proteção divina. Mas os nobres

cristãos puseram tanto entusiasmo nas doutrinas da Guerra Justa e Guerra Santa, usadas para aniquilar os povos pagãos ao seu redor, como os Viquingues e Magiares, que logo se viram sem inimigos próximos. Apenas os muçulmanos sobraram. Nas áreas onde eles estavam muito longe os nobres começaram a lutar entre si e contra os povos cristãos não combatentes, ainda com o aval da doutrina cristã.

Se foi fácil para a igreja criar monstros, agora era quase impossível pará-los. Monges reformadores tentaram, sem muito sucesso, fazer com que ao menos as mulheres, crianças, mendigos, mercadores, e principalmente clérigos, fossem poupados. Quando não é fácil parar uma turba enlouquecida pelo sangue, melhor desviar a sua atenção, e esta foi a solução encontrada pelo papa, ao instaurar as Cruzadas, que de fato conseguiram fazer com que os povos cristãos parassem de lutar entre si, e se unissem em um só ideal: ir avanti e esmagar os infiéis muçulmanos.

Do ponto de vista histórico, os estados europeus ainda não estavam totalmente formados, e caso os muçulmanos invadissem a Europa as esperanças de que somente o Império Bizantino, o portal de ingresso no continente europeu, fossem suficiente para detê-los, eram pequenas. Com o surgimento de uma vertente mais belicosa entre os muçulmanos, os Turcos Seljúcidas, o potencial do perigo aumentou.

Mas outro motivo mais forte pode ter ocasionado as cruzadas: o comércio das especiarias.

O Comércio Das Especiarias.

Por que era tão importante uma pitada de pimenta?

Na Europa de então, os alimentos eram pobres de sabor, e nem mesmo o café, chocolate ou o chá eram conhecidos, assim como a batata, o milho ou o tomate.

Quando as centúrias romanas começaram a invadir o oriente e trouxeram os primeiros sabores picantes, o mundo europeu pediu mais, tanto que desde então não foi possível encontrar muitas receitas que não levassem um pouco de noz-moscada, pimenta, gengibre, canela ou outro tempero oriental qualquer. Até as bebidas, como a cerveja, recebiam doses exageradas de condimentos, que faziam a garganta queimar.

Além do gosto adquirido pelos condimentos, os rebanhos europeus tinham que ser abatidos no início do inverno, pois iriam morrer de qualquer jeito, pela ausência de pastagens. A carne e outros alimentos não eram bem

conservados devido a falta de refrigeração e a imprecisão de processos de salgamento. Adicionando muita pimenta o paladar era iludido e até a carne quase podre podia ser consumida.

Já para os apaixonados conquistarem os corações, ou favores, das donzelas, o presente a ser oferecido era uma peça de seda, um perfume árabe ou pérolas asiáticas. Os farmacêuticos da época venderam muita droga com o rótulo de *arabicum* ou *indicum*, indicativos de sua procedência.

Mas seus preços eram abusivos, devido a dificuldade de se obter tais produtos, que tinham que ser carregados de seus campos de colheita por terra, ou em canoas e jangadas, até um grande porto, como o de Málaca. A seguir eram levados por mar até a Arábia ou Egito, sob o risco de serem capturados por piratas ou tempestades, o que ocorria com um em cada cinco navios. Os produtos que se salvavam passavam para o lombo de camelos e seguiam através do deserto, agora a mercê dos beduínos saqueadores e de tempestades de areia. Ao chegarem a Alexandria eram negociados com os navios venezianos, e mais uma vez transportados até o local na Europa, onde eram leiloados, e depois distribuídos, para serem revendidos ao consumidor final. Calcula-se que cada lote trocava de mãos em média 12 vezes, e a cada uma delas era pago pedágio, transporte ou suborno. Por esta razão produtos como a pimenta eram vendidos quase a peso de ouro na Europa.

Para pagar estes produtos consumíveis, os metais preciosos europeus iam sendo gradativamente transferidos para o Oriente. Como aos navios cristãos era negada o tráfego pelo mar vermelho ou pela Arábia, a maior parte dos lucros iam enriquecendo as nações islâmicas. Sob este prisma faz sentido imaginar que as Cruzadas não tiveram somente o apelo romântico da luta do bem contra o mal, mas sim um motivo bem mais realista e econômico.

O Compromisso Dos Cruzados E Seus Privilégios.

Por sua fé e honra, os peregrinos assumiam a missão de visitar o Santo Sepulcro, em Jerusalém. Como tanto o caminho, quanto a Terra Santa estavam sob domínio inimigo desde 638 d.C., sob a benção da igreja eles se preparavam para a batalha. Não precisavam temer dívidas, ataque de outros cristãos e se morressem em combate tinham a garantia papal de que não iriam para o inferno,

nem mesmo para o purgatório. Para os que voltassem vitoriosos, era lhes dito, a glória e fortuna estavam em seu destino.

O recrutamento para as Cruzadas geralmente se dava com um homem da igreja discursando num povoado ou localidade, exaltando o dever de cristão e as vantagens de se partir para a Guerra Santa. Após, o pretendente a cruzado passava por uma cerimônia simples, quando diante de uma autoridade religiosa jurava empenhar-se numa peregrinação armada a Terra Santa, recebendo em seguida uma cruz de pano para ser costurada em sua roupa, exibindo assim sua nova posição social.

Curiosamente, uma inscrição só era aceita se a esposa do pretendente concordasse com a longa ausência do marido, pois os seus, elegantemente chamados, direitos matrimoniais, seriam interrompidos. No século XIII esta condição foi revogada, pois a igreja precisou de mais homens e não quis ficar a mercê da decisão das mulheres.

O então nomeado peregrino, bem como seus bens e dependentes, eram colocados sob a proteção da igreja. Um período de preparação era previsto, e se ao cabo deste período ele não cumprisse seu juramento, ou seja, não partisse para a Terra Santa, era excomungado.

Em contrapartida por seu sacrifício pessoal, ao cruzado era oferecido uma indulgência, perdão por todos os seus pecados e uma garantia de um lugar no Céu. Como o Céu já estava assegurado, abusos e atrocidades eram largamente cometidos no período das Cruzadas. Tal prêmio atraiu muitos combatentes nobres, como barões, que já haviam abusado de suas autoridades contra outros cristãos em suas terras, e agora tinham a consciência pesada.

Outros elementos incitavam o recrutamento do povo para as Cruzadas. Muito se especulava sobre o novo milênio e a segunda vinda do Cristo. Para muitos líderes religiosos era imprescindível que Jerusalém estivesse em mãos cristãs antes do filho de Deus retornar a Terra, e muitos profetas e adivinhos fanáticos incitavam e aterrorizavam as populações ignorantes e tementes a Deus, sobre o fim do mundo que, sem qualquer sombra de dúvida, se aproximava. Mesmo quando o ano 1.000 passou, e o apocalipse não se materializou, as populações europeias ainda viviam este clima de terror e expectativa, que se mostraram essenciais para o sucesso da aceitação das Cruzadas.

Do ponto de vista socioeconômico, a invenção do arado puxado por cavalos, e outras inovações tecnológicas na agricultura, ocasionaram aumento da produção de alimentos e em consequência, o crescimento também da população. Pelo mesmo motivo, uma boa parte desta mesma população foi ficando em ociosidade, e pode ser absorvida nas expedições militares-religiosas. Com o sistema de produção de alimentos nas mãos de vários pequenos nobres, os

recursos para as Cruzadas podiam ser eficientemente convergidos para os responsáveis pela Guerra Santa. O apoio logístico para a guerra estava garantido.

O Primeiro Milênio Da Religião Cristã.

A história oficial nos conta que Jesus Cristo foi condenado pelos governantes romanos a morrer na cruz. Se naquela época, ser cristão era proibido, logo no começo do primeiro século após Sua morte, a religião cristã na Palestina cresceu e se espalhou rapidamente através do Império Romano. Um dos fatores que auxiliou o crescimento do Cristianismo foi a expulsão da população judaica da Palestina, Jerusalém e Síria, após suas rebeliões contra os Romanos, em 66 a 70 d.C., e 132 a 135 d.C. Ao destruírem as sinagogas e pregadores judaicos, as autoridades pagãs abriram o caminho, mesmo sem querer, para o cristianismo florescer na região.

Ao final do quarto século, o Império Romano se tornou oficialmente cristão, e manteve atividades missionárias dentro das suas sociedades, sem contudo impor a nova religião a seus súditos, pois segundo as leis da igreja as conversões forçadas eram proibidas. As únicas outras incursões de missionários cristãos foram as de Úlfila, para a terra dos Godos no ano de 311; e a de São Patrício, para a Irlanda em 450, que provocou o surgimento de cristãos Celtas.

É preciso citar que as religiões tem o costume de assimilar tradições para conquistar adeptos locais. Foi assim com o Cavaleiro Jorge, que matou o dragão Cauquemar, uma personalidade celta que foi transformada em santo cristão, para absorver os devotos locais. Outro exemplo clássico são as festas pagãs, como o dia do Natal, que na verdade é a data da festa romana do solstício de inverno. O nascimento de Cristo não pode ter sido no dia 25 de dezembro, pois é inverno em Israel, e os pastores que viram a estrela de Belém não estariam nos campos com suas ovelhas. Cristo veio ao mundo depois do inverno, provavelmente entre março e abril. Aliás, seu nascimento, baseado nos registros de historiadores judeus e romanos, se deu ao menos 5 anos antes da data oficial. Assim Cristo deve ter nascido no ano 5 antes de Cristo. E, segundo fontes não autorizadas pela igreja católica, talvez nem tenha sido em Belém, mas em Nazaré mesmo.

Com o declínio do Império Romano a religião foi muito afetada, a ponto de perder sua unidade. Começaram a haver disputas entre Roma, a nova sede da igreja, e Constantinopla, no Império Bizantino. Nesta fase, a religião só manteve seu crescimento graças a ação de suas igrejas na Irlanda, Egito e Pérsia. No ano 988, a igreja ganhou um poderoso aliado, o príncipe russo Vladimir, que se

converteu, ampliando assim os domínios da religião. O cristianismo conseguiu chegar a ser difundido por quase toda a Europa, até a Etiópia, na África, e na Ásia invadiu até o extremo oriental da China.

A igreja cristã da idade média conquistou muito poder entre os povos europeus, ao inculcar uma linha de pensamento muito simples e direta, como convinha a ela, para manter obedientes os seus fiéis, ignorantes camponeses, artesãos, ou com outros ofícios, que eram, na sua maioria, hereditários. Pela sua doutrina, se algo dava certo, Deus devia ser louvado, mas se desse errado, o diabo havia influenciado o resultado. Os fiéis estavam nesta vida para tentar conquistar uma vaga no céu, e caso não seguissem o que a igreja ditava, iriam queimar no Inferno, para todo o sempre, amém. Para evitar conflitos com os governantes, os sacerdotes fizeram a partilha entre corpo e alma. Eles concordaram que os corpos dos fiéis em vida, em sua maioria ligados a um feudo (as propriedades de nobres, organizadas como um pequeno estado, e por sua vez ligados a um reino), pertenciam ao senhor feudal. Já a alma, esta era da igreja, e assim o pobre trabalhador tinha, na verdade, dois impostos para pagar.

Nasce Uma Oposição Na Arábia.

Uma outra religião se levantou para ameaçar o domínio do cristianismo: o Islã. Segundo esta doutrina, a palavra divina é pregada por profetas e deve ser seguida com submissão total. O maior destes profetas foi Maomé, que nasceu no Oriente Médio em uma família humilde, em 570 d.C., numa época em que os maiores impérios da sua região do mundo eram o Sírio, Persa e Bizantino, o Império Cristão no Oriente. No ocidente os povos bárbaros disputavam as sobras do Império Romano, enquanto a China era isolada pela distância.

Os povos da Arábia eram em sua maioria tribos nômades, que acreditavam em demônios, bruxos, elfos, pedras, astros e outras entidades. Mas havia alguns povoados judeus, e uns poucos focos cristãos espalhavam-se pelo deserto, divididos em duas vertentes, a Nestoriana, que acreditava que Cristo era duplamente humano e divino, e a Monofisita, que afirmava que Cristo era apenas divino.

Antes de revelar sua vocação religiosa, aos 40 anos de idade, Muhammad ibn Abdallah, o Maomé, casou-se com uma rica viúva, uns 15 anos mais velha que ele, e prosperou. Segundo sua religião, as palavras de Deus foram passadas a Maomé pelas mãos do arcanjo Gabriel, e registradas no

Alcorão, o livro sagrado de seus seguidores, chamados de maometanos, islâmicos, muçulmanos ou mouros. Maomé não foi considerado divino, como Jesus Cristo o é pelos cristãos, pois para os islâmicos, somente Deus é divino. Ele afirmou que não existem outros deuses a não ser o supremo Allah e portanto imagens e ídolos não devem ser adorados. Também o Juízo Final faz parte de seus ensinamentos. Existem registros que afirmam que Maomé acreditava estar revivendo uma religião antiga, a mesma dos Hebreus, mas que estes a haviam desvirtuado, com o passar dos anos.

Quando Maomé morreu no ano de 632, o Islã estava espalhado por toda região central e sul da Arábia, sendo a cidade de Meca o seu centro religioso. A partir do ano 635, o islã surgiu com toda força e logo tomou de assalto Alexandria no Egito, Antióquia na Síria e a própria Terra Santa, Jerusalém, em 638 d.C. O grande trunfo do exército árabe foi a cavalaria, que permitiu o rápido controle de todo o Oriente Médio. Nesta época os impérios locais se encontravam em declínio militar, o que os tornou presas fáceis para os invasores muçulmanos. A Pérsia foi logo absorvida.

Pelo resto do século VII, os árabes continuaram suas conquistas pelo norte da Índia, até a fronteira com a China. Simultaneamente marcharam pelo norte da África até o Marrocos e dali para a Europa, por Gibraltar. Os rochedos de Gibraltar foram alcançados no começo do século VIII, e em 711 eles cruzaram para a Espanha, destruindo os exércitos cristãos. Em 712 eles dominaram a Península Ibérica, e em 730 estavam bem dentro da França. Seus planos ambiciosos de conquistas foram parados já próximos a cidade de Tours, em 732.

Curiosamente, os muçulmanos não proibiam em seus domínios as religiões estrangeiras como o cristianismo e judaísmo, desde que fossem “povos do livro”, ou seja, cultuassem apenas a um deus e que tivessem sua mensagem escrita em livro sagrado, como no próprio Islã. Contudo, o fato dos cristãos adorarem outras imagens e símbolos, como a infinidade de santos e altares, causou dúvidas entre os muçulmanos, e fez com que os cristãos fossem muitas vezes considerados por politeístas, isto é, aqueles que adoram mais de um deus, e como tal combatidos.

Pelos próximos 300 anos, cristãos e muçulmanos se enfrentaram em batalhas, incluindo diversas tentativas infrutíferas de tomada de Constantinopla, e a captura da Sicília e outras ilhas mediterrâneas no século IX. Com a exceção do “louco” Califa Hakim, no início do século XV, que destruiu igrejas e perseguiu cristãos e judeus, os árabes nunca se opuseram a peregrinações para a Terra Santa. Mas no meio do século XI os turcos sucederam aos árabes como líderes do islã. Com sua política mais dura, mudaram a vida social e política dos

territórios ocupados, impondo restrições aos peregrinos ocidentais.

Caminhar Para Salvar A Alma.

Naqueles tempos acreditava-se que a salvação eterna era baseada em boas ações, e embarcar numa peregrinação parecia um bom meio de conseguir crédito para o ingresso no céu. As três melhores opções eram os santuários de Pedro e Paulo em Roma, Santiago de Compostela na Espanha e, é claro, Jerusalém, que estava tomada pelos muçulmanos. Um encontro com os turcos pelo caminho significava o roubo das propriedades dos peregrinos e muitas vezes de suas vidas.

Na segunda metade do século XI, os peregrinos começaram a ir para a Terra Santa somente em grandes e bem armados grupos, uma visão de como seriam as cruzadas a seguir. Em 1071, o exército Bizantino foi derrotado pelos turcos na batalha de Manzikert, perto da Armênia, pondo fim ao período de ouro do império cristão mais eficiente e rico. Como resultado, o Império Bizantino ficou indefeso e os inimigos turcos logo se instalaram em Nicéia, de onde vislumbravam Constantinopla, a atual Istambul. No mesmo ano os normandos no sul da Itália, liderados por Robert Guiscard, derrotaram os Bizantinos em Bari e os expulsaram das terras continentais da Itália.

Como resultado de tantas derrotas, a coroa Bizantina foi posta em dúvida. O contestador foi um militar eficiente e ardiloso diplomata, chamado Alexius Comnenus. Ao perceber que não conseguiria unir um exército poderoso novamente, mandou então apelos ao Ocidente, em especial ao papa Gregório VII, que chegou a liderar uma expedição de ajuda. Contudo intrigas com o Imperador Romano Henrique IV, e o poder crescente dos normandos no sul da Itália, fizeram com que desistisse dos seus planos.

Alexius não desistiu de pedir ajuda, e na primavera de 1095, o papa Urbano II permitiu que enviados bizantinos falassem no Concílio de Piacenza, abençoando os nobres que decidissem atender aos apelos. Em novembro ele estava em Clermont, para o discurso que iniciou oficialmente as cruzadas.

Alexius queria na verdade mercenários para seu exército, especialmente os normandos. Já o papa Urbano II tinha planos mais elaborados. Ele vislumbrava nobres de toda a Europa, e suas tropas, caminhando juntos para Jerusalém sob a liderança papal, o que iria aumentar seu prestígio nas disputas por poder que o papado sofria pelo Santo Império Romano.

A Primeira Cruzada.

Nem Alexius e nem o papa, preveram o que iria acontecer. Grandes quantidades de cavaleiros pobres e andarilhos responderam a esta “corrida do ouro” e partiram sem muita, se alguma, preparação, sob o comando de um personagem chamado Pedro, o eremita. Como resultado, muitos destes cruzados empreenderam massacres contra judeus alemães na Europa mesmo, com a desculpa que a batalha contra os inimigos de Cristo deveria se iniciar em casa.

Naturalmente estas atividades encontraram resistência da igreja, que teve que agir para evitar um embaraço maior.

Com a chegada no Oriente Médio em 1096, estes primeiros cruzados populares encontraram nos turcos inimigos poderosos. A maioria foi massacrada rapidamente, sendo esta fase denominada a “Cruzada do Povo”. Pedro, o Eremita, na sua qualidade de chefe, estava em Constantinopla e se salvou da chacina.

Uma segunda leva de peregrinos, sobretudo nobres acostumados com os ofícios da guerra, levaram mais tempo para se organizar e se preparar adequadamente, saindo na data marcada pelo Papa, como a partida oficial para a Terra Santa, no verão de 1096. Uma grande frota levou os guerreiros reais pelo mar, até Constantinopla. Como nenhum rei participou desta primeira cruzada, a liderança foi feita por diversos nobres e delegados do papa, entre eles, Bohemond de Taranto, Conde Raymond IV, de Toulouse; Conde Hugo, de Vermandois; os irmãos Godfrey de Bouillon e Baldwin de Boulogne; Robert de Flanders; e Duque Robert I, da Normandia. O principal delegado do papa foi o bispo de Le Puy, Adhmar. Posteriormente, o encontro de tantos chefes militares contribuiu para a formação de ordens militares complexas, como os Cavaleiros Templários e os Hospitalares.

Ao chegarem em Constantinopla, os nobres juraram lealdade ao imperador Alexius, e partiram para a batalha. Logo aprenderam que os turcos eram inimigos valorosos, perdendo dois confrontos sangrentos.

O arsenal dos cruzados era formado pelas pesadas espadas, arcos e bestas. As suas armaduras metálicas eram cobertas por cotas de malha, para que o reflexo do sol não os denunciasse à distância. Os muçulmanos, adaptados a sua região, usavam roupas leves, e suas espadas, as cimitarras, eram mais esbeltas e leves, o que lhes conferia maior mobilidade. As maças de guerra, pequenos bastões com pesos na ponta, ou as achas e machados, eram semelhantes para ambos os lados, assim como as catapultas e escadas, usadas para invasões das fortalezas.

Mudando sua estratégia, eles conseguiram dominar Nicéia em 1097,

enquanto uma frota inglesa, comandada por Guilherme, o Conquistador, tomava Selêucia, o porto de Antióquia. Esta cidade era um exemplo da supremacia arquitetônica turca, com muros de 10 km de comprimento e 450 torres, cercando a imponente cidadela. Antióquia só caiu graças ao suborno de um traidor que abriu as suas portas.

A Conquista De Jerusalém.

Outros grupos de guerreiros avançavam para a Síria, e para o sul, a caminho de Jerusalém, que só foi alcançada em 13 de junho de 1099. Para os cruzados a cidade foi uma visão magnífica, com suas torres e muralhas cintilando à luz do sol. O primeiro ataque, conduzido mais com emoção do que com raciocínio, foi facilmente rechaçado. As tropas, cansadas após tão longa viagem e das batalhas pelo caminho, não dispunham mais de recursos.

Mas logo duas frotas amigas chegaram ao porto de Jafa. Provisões e armas foram trazidas por navios genoveses, e uma frota inglesa trouxe guerreiros, que ao chegarem queimaram suas embarcações para fazer da tomada de Jerusalém uma viagem sem volta. Ao se dirigirem para os muros de Jerusalém, encontraram seus companheiros cruzados debilitados, reduzidos para somente 12 mil homens, famintos e sem armas.

O dia 8 de julho foi declarado dia santo, comemorado com uma procissão ao redor dos muros de Jerusalém. Todos estavam descalços e pediam fervorosamente pela queda da cidade. Dois dias depois os ataques se reiniciaram, sem tréguas até o dia 15, quando finalmente a cidade caiu. Por dois dias os guerreiros de Cristo iniciaram um massacre aos muçulmanos e judeus. Os que conseguiram sobreviver foram transformados em escravos.

Curiosamente, a tomada de Jerusalém não afetou muito o império islâmico, tanto que os historiadores da época deram pouca, se alguma, importância ao fato, e nem foram feitos muitos esforços para a retomada da região. O que realmente chocou foi a agressividade e violência dos cruzados.

Como resultado final desta primeira cruzada, quatro estados latinos, ou reinados, foram criados no Oriente Médio: O Condado de Edessa, o Principado de Antióquia, o Condado de Trípoli e o Reinado de Jerusalém, sendo que este último exercia certa superioridade sobre os demais.

Os Contra-Cruzados.

Com o sucesso imediato da primeira cruzada, muitos cruzados simplesmente cumpriram seu juramento completando a visita a igreja do Santo Sepulcro, em Jerusalém e voltaram para casa.

Outros decidiram ficar e construíram a sociedade de *Outremer*, que quer dizer de Além-mar, em francês antigo.

Tal sociedade, formada pelos quatro condados e reinados estabelecidos na primeira cruzada, se tornou parte do Oriente Médio, aceita pelos estados vizinhos.

Aqui começa a contribuição direta das cruzadas para a história do Brasil, através da formação de uma ordem religiosa militar, no início do século XII. Os princípios básicos de tal ordem eram a fusão da vida de monge com a de militar, ambos tão necessários naqueles tempos. Tais instituições podem ter sido uma iniciativa da igreja, tentando dominar a classe guerreira, que permaneceu na região após a primeira cruzada.

Eventualmente, o mundo muçulmano, que sofria com guerras internas, como as invasões turcas, começou a se recuperar e surgiram movimentos de unificação propostos por alguns líderes emergentes. A plataforma política para adquirir prestígio foi combater os infiéis cristãos invasores.

A Contra-Cruzada foi considerada pelos guerreiros islâmicos uma *Jihad*, ou seja, uma guerra santa, assim como as cruzadas. O primeiro líder a surgir foi Zengi e na véspera do Natal de 1144, suas tropas tomaram a capital do Condado de Edessa, destruindo o primeiro estado Cruzado.

A resposta do Ocidente veio em breve, com a Segunda Cruzada pregada pelo santo Bernard de Clairvaux, e liderada pelo rei Louis VII da França, e o santo imperador romano Conrado II. Contudo os seus resultados foram desastrosos, e as pessoas logo perderam interesse no movimento.

Enquanto isto, sucessores de Zengi, como Nur ed-Din, continuaram atacando os estados cruzados. Com a morte de Nur ed-Din, um oficial Curdo chamado Salah ed-Din, ou Saladin, assumiu a liderança. O maior feito, deste que seria considerado o maior general muçulmano, se deu em 1187, quando ele aniquilou todo o exército do reinado de Jerusalém, numa montanha chamada de Horns of Hattin, próxima ao Mar da Galiléia. Em apenas alguns meses ele dominou toda a região, com exceção da cidade de Tiro e um castelo próximo.

As Demais Cruzadas E O Monopólio Comercial.

Com Salah ed-Din teve início a época mais romanticamente citada das cruzadas, quando o rei da Inglaterra Ricardo Coração de Leão liderou a terceira cruzada, ao lado do rei da França Felipe Augustus II e o Imperador Frederick Barbarossa.

O conflito durou de 1189 a 1192, e os cronistas de ambos os lados registraram o cavalheirismo entre Saladin e Ricardo. Apesar de recuperarem grande parte dos territórios perdidos, Jerusalém não foi reconquistada. Uma dedução estratégica exigia que o Egito fosse um aliado para a retomada e manutenção de Jerusalém.

Em 1198, um novo papa, Inocêncio III, assumiu o poder e com ele uma nova cruzada foi convocada, mas acabou sendo desvirtuada antes mesmo de chegar a Jerusalém. Devido a interesses comerciais de venezianos e nobres bizantinos sem terra, ela foi divergida para atacar o governo do Império Bizantino, resultando na conquista e saque de Constantinopla, em 1204. Os Bizantinos só recuperaram sua capital em 1261, tendo sido seu império terrivelmente comprometido, assim como as relações entre Ocidente e Oriente.

O papa Inocêncio morreu durante os preparativos para uma quinta cruzada, em 1217, desta vez contra o Egito, como Ricardo Coração de Leão havia sugerido, porém esta acabou em derrota. Mas na sexta cruzada, em 1229, o líder Frederico II conseguiu um pacto com o Sultão do Egito, garantindo posse de Jerusalém, Belém e Nazaré.

Os muçulmanos, porém, não estavam dispostos a se darem por vencidos, e em 1244 retomaram novamente a Cidade Sagrada. As demais cruzadas, a Sétima, Oitava e Nona não trouxeram resultado algum, e em 1291 nenhum posto cristão era mantido no Oriente Médio.

Com a Inglaterra e a França iniciando sua Guerra dos Cem anos, somente algumas pequenas expedições foram montadas para a Terra Santa, como a Cruzada de Alexandria em 1365, a Cruzada de Nicopolis em 1396, e a Cruzada de Varna em 1444, todas encontrando forte resistência pelos turcos. Em 1453 estes finalmente conquistaram Constantinopla, terminando assim o Império Bizantino, estabelecido 2.000 anos antes, com o Império Romano no Leste.

Os turcos então marcharam sobre a Europa Central.

Aos poucos, o movimento que pode ter sido uma boa idéia do papado para transformar toda a Europa em uma só monarquia cristã, foi perdendo sua força. Os poderes marítimos da Itália, as cidades de Gênova e Veneza, apenas se importavam com as suas vantagens financeiras e políticas, e as demais nações foram se recolhendo uma a uma. Como que para verificar este desinteresse, no século XI os turcos dominaram Constantinopla, sem oposição dos países europeus, e ameaçaram fechar os caminhos de entrada de especiarias no mundo

cristão.

Logo os comerciantes de Veneza, que sabiam que a única chance de sua cidade prosperar seria através do comércio, fizeram acordo com os muçulmanos e continuaram a importar as especiarias. Desta forma iniciou-se o monopólio comercial de Veneza.

Houveram Outras Cruzadas?

Alguns historiadores defendem que houveram outras cruzadas, além das tentativas de conquista da Terra Santa no Oriente Médio, incluindo batalhas até no período moderno da história. Por exemplo, lutas contínuas na Península Ibérica contra invasões árabes desde 711 d.C. No meio do século XI os papas ofereciam pequenas indulgências para os cristãos que lutassem do lado dos espanhóis, num movimento denominado Reconquista. Os Saxões também receberam privilégios de cruzados em lutas contra seus vizinhos pagãos.

Devido a disputas de poder contra o Santo Império Romano, uma facção do poder cristão da época, alguns papas deram conotações de Cruzadas contra simples inimigos políticos, fazendo com que os ideais dos Cruzados se confundissem, o que debilitou o movimento, e fez com que se extinguisse.

Um movimento nascido no sul da França e conhecido como Catar, ou Albigensian, foi combatido pelo papa Inocêncio III, com uma declaração de cruzada contra os hereges, a primeira cruzada contra inimigos internos. Nesta confusa guerra política, haviam católicos dissidentes entre os inimigos e Cavaleiros Templários lutando em cada lado. Numa destas batalhas, pouco antes da invasão de uma aldeia, um militar perguntou ao líder religioso que o acompanhava, como saber quem eram os hereges e quem eram tementes a Deus. A resposta não podia ser foi clara: “Mate a todos! Deus saberá quais são os Seus.”

Alguns bispos alemães iniciaram trabalhos missionários nas comunidades Bálticas pagãs, convertendo Lituanos, Prussianos e Livonianos. Como alguns vizinhos destes povos atacavam os missionários e convertidos, os cruzados foram chamados para defendê-los. A ordem militar dos Cavaleiros Teutônicos, basicamente guerreiros alemães, muito mais selvagens e abusivos que os Cavaleiros Templários da Terra Santa, foi convocada. Sob seu domínio, novos estados foram formados na Prússia e Livônia, e por questões políticas, começaram a atacar outros territórios cristãos, chamando suas guerras particulares também de Cruzadas.

A própria Armada Espanhola, enviada em 1588 para lutar contra a

Inglaterra protestante tinha a legitimidade e os ideais de uma Cruzada. As Cruzadas passaram de um movimento de retomada da Terra Santa para algo muito mais abrangente, quase um novo estado político.

O Legado Dos Cruzados.

As cruzadas foram um fenômeno grandioso, que envolveu milhares de homens e mulheres cruzando terras estranhas e hostis, mantendo o moral através de complexo código de leis e doutrinas religiosas, que perdurou muitos séculos.

O benefício real que elas serviram a igreja foi assegurar dali em diante a autoridade do papa, pois os privilégios distribuídos aos cruzados faziam com que estes continuassem a seguir as ordens da igreja, mesmo sendo o único motivo o de cobrar as indulgências na entrada do céu. Com isto o papa passou a servir de mediador em disputas entre reinos cristãos.

Mas o maior resultado das Cruzadas foi impossibilitar aos muçulmanos de invadirem a Europa, e reiniciar e expandir o comércio entre o Oriente e Ocidente, monopólios das cidades italianas antes das Guerras Santas. Outro fator interessante foi ter exposto os cavaleiros de toda a Europa as novas culturas, e assim possibilitar a entrada de novas idéias. As bases de muitas idéias, ciências e artes do próprio renascentismo podem ter sido originadas nas Cruzadas.

Mais tarde, os exploradores como Dom Henrique, Vasco da Gama e Cristovão Colombo buscaram novas rotas marítimas para o oeste ou leste, talvez numa tentativa de surpreender os muçulmanos e adquirir riquezas que possibilitariam aos reis católicos retomarem Jerusalém.

Sem dúvida as Cruzadas modificaram toda a cultura e influenciaram o expansionismo da Europa Cristã.

Mapas Muçulmanos.

É necessário citar que o contato que a civilização européia teve com as culturas da Ásia e Oriente Médio, graças as Cruzadas, trouxe mudanças na forma de pensar e de ver o Mundo.

Enquanto os sábios europeus tentavam sobreviver num mundo em que o prêmio por fazer uma descoberta científica, podia ser queimar vivo numa fogueira pela Santa Inquisição, os avanços árabes eram notáveis, sobretudo nas ciências da navegação e medicina natural. Ao contrário do que o mundo cristão admitia, boa parte das ciências árabes eram abertamente baseadas em ensinamentos milenares, adquiridos de civilizações como a dos Fenícios, Gregos e outras.

Um dos maiores geógrafos árabes viveu entre 1099 a 1166 d.C. Edrisi, ou Al-Sharif Al-Idrisi al-Qurtubi, que nasceu em Ceuta no Marrocos, quando esta estava sob domínio árabe. Edrisi estudou em Córdoba, tendo viajado muito,

como era costume na época, para coletar dados geográficos. Em seu tempo as medições da superfície da Terra e vários mapas-mundi já eram disponíveis aos muçulmanos e através destes estudos, e algumas novas interpretações, ele ficou famoso não só entre os seus, mas também entre os navegadores e militares cristãos.

Sua obra mais famosa foi um globo de prata, do ano 1150, pesando mais de 400 quilogramas, encomendado pelo rei normando Rogério II, herdeiro dos conquistadores que tomaram a Sicília dos muçulmanos. Neste globo de prata, ele registrou os continentes conhecidos e neles lagos, rios, planícies, montanhas e cidades, além das principais rotas de comércio, com medidas de distância e altura dos acidentes geográficos. Um livro chamado *Al-Kitab al-Rujari* acompanhou o globo, juntamente com um mapa mundi em forma de disco.

Outras obras, foram suas enciclopédias geográficas sobre a Europa, África e Ásia chamadas *Nuzhat al-Mushtaq fi Ikhtiraq al-Afaq*, e *Rawd-Unnas wa-Nuzhat al-Nafs*. Por estar baseado na Sicília, Edrisi se tornou o mais famoso geógrafo e cartógrafo de sua época, pois era freqüentemente visitado por navios de toda a Europa, tendo suas obras traduzidas para o latim, e consultadas por muitos séculos. Acredita-se que o próprio Cristovão Colombo possuía mapas desenhados por este árabe.

Os Monges Guerreiros.

Como já vimos anteriormente, desde a Primeira Cruzada, as hordas de guerreiros tiveram que se organizar para sobreviver na Terra Santa. Os líderes militares com mais visão fundaram ordens militares fundamentadas em religião, como a dos Cavaleiros Teutônicos, Hospitaleiros e Templares. Elas respondiam somente ao Papa e seguiam regras muito parecidas às impostas pela igreja aos monges Augustinos e Beneditinos. Seus votos eram de pobreza, castidade e obediência.

A primeira organização militar religiosa a aparecer foi conhecida como Hospitalar, pois cuidava dos enfermos e exaustos peregrinos que chegavam a Jerusalém. Foi reconhecida como ordem religiosa em 1113, mas somente militarizada após 1130. Foi bem aceita na época, pois a Terra Santa, apesar de dominada desde 1099, não tinha segurança interna adequada por falta de homens de armas.

A ordem dos Cavaleiros Teutônicos, ou *hospitale sancte Marie Theutonicorum Jerosolimitanum*, nasceu durante o cerco de Acre, quando em 1190, na Terceira Cruzada, um grupo de alemães construiu no campo de batalha

um hospital com as velas de barcos para cuidar de seus compatriotas guerreiros enfermos. O duque Frederick da Swabia comandou seu chapelão Conrad para guardar o hospital, o que com o tempo evoluiu para uma ordem militar, que cuidaria do bispo encarregado. Em 6 de fevereiro de 1191, o Papa Clement III aprovou a Ordem, e em 1196, o Papa Celestine III deu a ela o nome de Hospital de Santa Maria dos Alemães em Jerusalém, homenageando um hospital criado por um casal de alemães no início do século XII.

O objetivo principal desta ordem militar religiosa era cuidar dos enfermos, assim como os Hospitalares, e eram reconhecidos por usarem manto branco com uma cruz preta costurada nele.

A Ordem Do Templo.

A ordem mais importante a surgir devido ao movimento dos Cruzados, foi descrita por São Bernardo como uma nova espécie de cavaleiros, desconhecida ao mundo secular, que combatiam carne e sangue e as forças invisíveis do mal. Sua origem se deu em Jerusalém, por volta de 1116, quando dois cavaleiros franceses, Hugo de Poiens e Geoffroi de Santo Omer, decidiram proteger os peregrinos que chegavam por Jafa e se dirigiam aos templos e Santuários de Jerusalém. O seu nome original, Ordem dos Cavaleiros Pobres de Cristo, foi trocado três anos mais tarde para Ordem dos Cavaleiros Templários. Como emblema usavam uma cruz, inspirada na cruz de Copta (uma ordem dissidente cristã do século II d.C.).

Com o aval do rei Baldwin II, e Warmund de Picquigny, patriarca de Jerusalém, eles faziam o papel protetor dos cavaleiros, mas não tinham ainda o aval do papa para se tornarem uma ordem religiosa. Assim, os fundadores percorreram a Escócia, Inglaterra, até chegarem a Champagne, na França, onde em janeiro de 1129 participaram do Concílio de Troyes. Lá receberam de Mateus de Albano, o delegado do papa, um documento em latim com 72 cláusulas reconhecendo oficialmente a ordem como religiosa.

A partir daí receberam mais 3 bulas, que estabeleciam uma série de privilégios, como o reconhecimento oficial por parte de Roma, permissão para usar os espólios conquistados na Guerra Santa para crescimento da Ordem, receber doações diretamente sob a proteção do papado, isenção de taxas e criação de uma nova classe de Sacerdote Templário, podendo assim ouvir confissões e enterrar seus próprios mortos. Outra ajuda foi a *Milites templi*, de 1144, que estipulava que todo o Clero tinha que proteger os cavaleiros e encorajar os fiéis a contribuir com a Ordem, além de permitir que eles mesmos

fizessem uma coleta de contribuições uma vez por ano. A *Militia Dei*, de 1145, permitia, entre outras vantagens, que os cavaleiros enterrassem seus mortos nos cemitérios sem pagar taxas ou impostos para os religiosos locais.

De um texto do século XII, escrito pelo abade Bernard de Clairvaux, em resposta a uma carta de seu amigo Hugo de Payens, um dos fundadores dos Templários: “O cavaleiro de Cristo, eu digo, pode atacar com confiança e morrer com mais confiança, pois ele serve a Cristo quando ataca e serve a si mesmo quando cai. Ele não carrega sua espada em vão, pois é um ministro de Deus, para punir os que fazem o mal e para o bem dos bons. Se ele mata um fazedor do mal, ele não é um matador de homens, mas, posso dizer, um matador do mal. Ele é evidentemente um vingador de Cristo contra os fazedores do mal e ele é altamente considerado um defensor dos cristãos... O Cristo se glorifica na morte dos pagãos, porque Cristo é glorificado...”

O Fim Da Ordem.

Com tantas isenções de taxas, regalias e boa administração, os templários começaram a acumular riquezas, e a crescer no Ocidente a partir de 1130. Os reis da Espanha e Portugal, que sofriam conflitos em suas fronteiras, logo perceberam o potencial militar e financeiro da Ordem. Até o final do século XIII eles tinham mais de 800 castelos, bases e casas espalhados pela França, Espanha, Inglaterra, Itália, Alemanha, além das ilhas do Mediterrâneo.

Naturalmente para administrarem tais riquezas, e continuarem a suportar seus irmãos que lutavam no Oriente, eles se tornaram banqueiros, apesar de seus votos de pobreza. Se o motivo principal era garantir o crédito dos peregrinos que seria usado para compra de cavalos, armas e suprimentos para as batalhas na Terra Santa, logo evoluíram para investimentos públicos em geral, mesmo fora dos propósitos das Cruzadas, administrando até as fortunas reais, como a do rei da França. Chegaram a possuir suas próprias frotas de navios, com linhas de transporte marítimo pelo Mediterrâneo.

Junto com os Cavaleiros Hospitalares, os Templários se tornaram os defensores permanentes da Terra Santa, participando de todas as batalhas importantes. Podiam convocar mais de 2400 cavaleiros e sargentos (combatentes não nobres) nas terras conquistadas. Eram a única instituição que tinha o poder de construir castelos no século XIII, como os de Haifa e Galiléia. Com sua evolução, o conjunto de regras original de 1129 não comportava a expansão da Ordem. Assim nos anos seguintes até 1268, mais 580 cláusulas foram adicionadas.

A progressão dentro da ordem se dava por bravura demonstrada em combate, e as informações capturadas dos inimigos eram mantidas em sigilo e só reveladas segundo a hierarquia do Cavaleiro. O único a ter acesso a todas as informações e segredos militares era o chefe absoluto, conhecido como Grão-Mestre. Com este sistema, apesar das proporções que a Ordem atingiu, segredos valiosíssimos puderam ser mantidos.

Devido a estes fatores e aos privilégios papais, eles também adquiriam inimigos. Logo uma série de intrigas e conflitos começaram a acontecer. O arcebispo de Tiro e importante cronista do século XII, William, acusou-os de esquecerem a humildade original, e de desobediência ao rei. Para complicar a situação, o rei Amalric, teve suas negociações de aliança com um grupo dissidente de muçulmanos arrasadas, quando os Templários assassinaram deliberadamente o seu enviado, em 1173. Eles chegaram a lutar contra a Ordem dos Hospitalares, entre 1256 e 1258, quando Veneza e Gênova disputaram o monastério de São Sabas no Acre.

Com a queda dos estados cruzados em 1291, e a incapacidade de conter o crescimento do islã, as ordens religiosas militares foram alvo de violentas críticas. Na verdade, com a retirada da Terra Santa, elas ficaram sem objetivo aparente, apesar da resistência da base dos Templários no Chipre. Uma das primeiras sugestões, dadas pelo papado na época, foi a fusão dos cavaleiros Templários com os cavaleiros Hospitalares e um reestudo sobre suas atividades.

Aproveitando esta época de críticas, o rei da França Felipe IV, o Belo, acusou-os de blasfêmia e heresia em 13 de outubro de 1307, espalhando boatos maldosos de que os Templários faziam acordos traiçoeiros com os muçulmanos, ou fugiam covardemente dos campos de batalha. Obviamente, os motivos de tais ataques não eram de ordem religiosa ou militar, mas financeira. Débitos enormes para com a Ordem tornavam evidente as vantagens da dissolução dos Templários. Na época, a própria construção chamada de Templo, que mais tarde viria a se tornar o símbolo da Revolução Francesa com o nome de Bastilha, era de posse da Ordem.

Com a prisão quase simultânea dos membros da Ordem em toda a França, as acusações oficiais começaram. Através de sessões de tortura, confissões foram sendo arrancadas, o que comprometia cada vez mais o destino da Ordem. Neste frenesi de maldade, os ritos secretos mantidos pelos membros da ordem foram voltados contra eles mesmos, e logo, a santa Inquisição os classificou como uma ordem de adoradores do Demônio.

Apesar da defesa enérgica de seus membros, o papa Clemente V, francês e aliado do rei, decretou uma bula em 1312, a *Vox in Excelso*, que selou o destino dos Cavaleiros Templários. Em 18 de março de 1314 o Grão-mestre da

ordem Jacques de Molay e muitos outros cavaleiros importantes, foram queimados vivos em praça pública em Paris. O processo se seguiu em outros países europeus pelas próximas décadas, e a Ordem dos Cavaleiros Templários estava oficialmente extinta. Seus tesouros, contudo, confiscados pelos estados, deixaram decepcionados os depositários. Eles pareciam ter sido desviados para um outro lugar.

Parte II

O Estado Cruzado

Venient Annis Saecula Seris,

Quibus Oceanus Vincula Rerum

*Laxet et Ingens Pateat Tellus
Typhosque Novos Detegat Orbes,
Nec Sit Terris Ultima Thule.*

Sêneca – século IV

Virá o ano em que após os séculos
o Oceano revelará seus segredos
e aparecerá uma terra incógnita
em que o piloto descobrirá Novos
Mundos e Thule não será mais
o país mais remoto da Terra.

PARTE 2 – O ESTADO CRUZADO.

Um Reino Nascido Nas Cruzadas.

Portucale surgiu no século IX como um condado da Espanha, criado pelo rei Afonso VI. O nome da região fora dado pelos romanos quando lá fundaram uma colônia chamada *Portus Calle*, dominando o povo local que eram os lusitanos. Nesta época os muçulmanos dominavam parte da Espanha, e ao reconquistar estas terras, o rei espanhol decidiu dar o governo para seu genro, Henrique de Borgonha, em 1095.

Quando o governo foi passado para o seu filho, Afonso Henriques, este decidiu se tornar independente dos reis católicos. Travou-se a batalha de Ourique, em 1139, onde o vencedor se declarou Afonso I, o rei de Portugal, sendo reconhecido por seu adversário, tornando a nação cristã com a benção do papa Inocêncio V, em 5 de outubro de 1143. A homologação oficial de reinado veio somente em maio de 1179, com a bula *Manifestis Probatum*, emitida pelo Papa Alexandre II.

Anos mais tarde o jovem país quase voltou a fazer parte da Espanha em 1383, quando a nação se viu sem herdeiro ao trono com a morte do então rei Fernando. A nobreza estava mesmo inclinada a junção com Aragão e Castela quando a burguesia interferiu e aclamou D. João, filho bastardo do rei D. Pedro, meio irmão de D. Fernando. Houve então outra batalha, a de Aljubarrota, a 14 de agosto de 1385, que foi decisiva para garantir a Portugal, de uma vez por todas, a independência da Espanha. Os soldados a pé da infantaria lusitana enfrentou e venceu os cavaleiros espanhóis, o que já é um feito raro, usando ferramentas agrícolas, como pás. Talvez por isto esta batalha ficou popularmente conhecida como A Padeira, ou talvez devido a um outro caso, que se conta na região, o de um grupo de sete castelhanos que fugiam após a derrota no campo, e resolveram se esconder dentro de uma padaria. Lá dentro, a única senhora no local teria dado cabo dos assaltantes usando apenas uma pá de padeiro.

O fator que ajudou a definir o destino da batalha foi o auxílio da Inglaterra, que enviou arqueiros para combater ao lado dos portugueses. A amizade entre os dois países, reforçada por esta vitória, viria a ser selada mais tarde, quando o rei de Portugal se casaria com uma nobre inglesa, da linhagem dos Avis. A nova rainha de Portugal, Filipa de Lancaster, era descendente do rei Edward III. Na verdade as verdadeiras pretensões inglesas eram pelo trono da Espanha, sendo Portugal uma maneira de se aproximarem de seu objetivo. Desta

união nasceram cinco filhos, sendo que o terceiro deles foi chamado de Henrique.

Portugal ainda faria vários tratados com outros países amigos, o que conferiu a nação um certo ar de abertura, numa demonstração do que seria mais tarde sua fase expansionista.

A Ordem Dos Templários Em Portugal.

Agora, para onde a Ordem dos Cavaleiros Templários poderia ter ido?

Existem aqueles que defendem que a Maçonaria pode ser a herdeira dos Cavaleiros Templários, pois, segundo eles, entre outras coisas, seus rituais secretos e ideais se confundem. A capela de Rosslyn na Escócia, que pertencia a Ordem dos Templários, é tida como tendo segredos enterrados em seu interior que comprovariam esta teoria interessante, embora a igreja não permita as pesquisas que elucidariam este mistério.

Mas a realidade é que o tesouro dos templários foi aceito por este novo governo, que decidiu não acatar as ordens de condenação do papa. O rei de Portugal, D. Diniz, teria recebido a doação oficial dos bens dos Templários, criando em 1317 uma nova entidade para onde transferiu tais bens. Sua defesa foi que em Portugal nenhum cavaleiro templário havia cometido crime, passando assim a receber cavaleiros refugiados de toda a Europa. Quando houve mudança de papa e João XXII assumiu a chefia da igreja em 1319, ele registrou a nova Ordem com a bula *Ad Ea Ex Quibus*. A esta altura, os cavaleiros, que já possuíam diversas propriedades no país desde 1128, fizeram do castelo de Tomar sua nova sede, depósito de tesouros e segredos trazidos de todas as partes.

Pode-se dizer que Portugal se tornou o melhor exemplo de uma nação cruzada, pois ela teve que ser tomada dos muçulmanos para começar a existir, depois necessitou de auxílio dos Cruzados do Norte como belgas, franceses, alemães e ingleses, para se tornar um estado, e agora se tornou a herdeira da mais poderosa e enigmática ordem oriunda da Terra Santa, bem como de todos os seus segredos, conquistados à fogo e espada.

Ceuta, A Cidade Das Sete Colinas.

Em 1414 o rei decidiu que seus filhos, D. Duarte, de 23 anos, D. Pedro, de 22, e D. Henrique, de 20, deveriam ser nomeados cavaleiros.

Mas para isto seria necessário uma maneira deles demonstrarem valor

em um torneio ou batalha. Como organizar um torneio seria tão custoso quanto a campanha contra inimigos de verdade, a conselho do tesoureiro da coroa, João Afonso de Alenquer, ele decidiu por invadir Ceuta, cidade do Marrocos sob domínio muçulmano. Seria uma reedição das Cruzadas. Para evitar rumores durante os preparativos bélicos, uma mentira foi espalhada para acalmar os reis da Espanha, de que eles iriam atacar a Holanda.

Por sua localização geográfica, Ceuta seria uma importante conquista para Portugal, se não por outro motivo ao menos para por um fim as piratarias contra os navios portugueses. Para entrar no Mar Mediterrâneo eles tinham que passar pelo Estreito de Gibraltar, onde eram atacados pelas naves muçulmanas. Mas com a cidade, os portugueses ganhariam um centro comercial importante para o norte da África e o Mar Mediterrâneo. Por ali passava comércio vindo de todas as partes da África, da Pérsia, da Índia e de Veneza.

O infante D. Henrique viajou para o Norte de Portugal para liderar a construção da frota de navios a ser usada na invasão. Sua mãe, a rainha Felipa estava moribunda devido a doença, mas antes de falecer chamou os filhos e disse a eles de seus deveres como nobres e cavaleiros. Depois perguntou sobre o vento que soprava forte. Ao saber que se tratava do vento norte, ela disse: “É o vento de vossa viagem no dia de Santiago”. Morreu em seguida.

Portanto, com esta benção fúnebre, partiram na noite de Santiago, 25 de julho de 1415, ainda de luto pela morte da mãe. Os barcos da frota reuniram-se na baía de Lagos, no dia 27. A frota era composta de trinta e três galés, vinte e sete triremes e trinta e dois biremes, além de cento e vinte outros navios. Seus homens eram cinquenta mil soldados e trinta mil marinheiros, com alguns nobres ingleses, franceses e alemães. Eles levavam as marcas dos cruzados, a cruz de pano costurada em suas roupas, e a benção papal, sendo que da frota vinte e sete navios eram ingleses, e após a batalha em Ceuta iriam para a Síria, continuar a combater os muçulmanos. De novo uma participação dos cruzados num dos momentos mais importantes de Portugal: a sua primeira conquista feita por mar.

A 10 de agosto a frota chegou a Algeciras, cidade que pertencia ao reino muçulmano de Granada, prontos para cruzar o canal. Dois dias depois os barcos mais leves já estavam na costa africana, contudo os barcos pesados foram desviados involuntariamente. Estava muito difícil chegar ao local combinado devido as fortes correntes contrárias, que teimava em levá-los de volta à Espanha, e aos ventos desfavoráveis. Quando foram avistados, estavam tão dispersos que Sala-bin-Sala, governador de Fez, e os outros aliados que vieram das montanhas para defender a cidade, acharam que eles tinham desistido e foram embora, deixando Ceuta protegida apenas por uma guarnição.

Porém no dia 15 de agosto, festa de Assunção, a frota conseguiu se

unir e ancorar próxima a Ceuta, combinando a invasão para o dia seguinte. A cidade passou a noite toda iluminada e pela manhã haviam muçulmanos na praia desafiando os portugueses, que não perderam tempo em desembarcar e os combater. Logo que entraram pela cidade, os guerreiros puseram-se a saqueá-la, o que dispersou as tropas e quase custou a batalha, pois era necessário que se organizassem e dominassem uma fortificação inimiga no centro da cidade, antes de conquistá-la realmente. Eles a cercaram e decidiram pelo assalto no outro dia pela manhã, mas quando a invadiram, descobriram que o exército inimigo havia fugido durante a noite, e só restavam dois homens que abriram prontamente as portas. As honras maiores da tomada de Ceuta couberam a D. Henrique que foi o que mostrou maior bravura e determinação.

A mesquita local foi elevada a condição de catedral e a cerimônia de nomeação de Cavaleiros foi realizada para os três irmãos, uma cerimônia cristã como não se via na África há séculos.

Ceuta possuía milhares de lojas, com todos os tipos de riquezas conhecidas. Logo as mansões foram sendo pilhadas uma a uma, e corpos se amontoaram pelas ruas, regados a vinho, mel e especiarias, já que os portugueses estavam realmente interessados em ouro e metais preciosos. Muitos muçulmanos tiveram dedos e orelhas decepados para levarem os anéis e brincos. A majestosa cidade foi reduzida a campo de saques.

Os irmãos de D. Henrique carregaram muitos tesouros e glórias, porém a ele coube um tesouro ainda maior. Em Ceuta, D. Henrique teve contato com homens de outras partes da África, ouviu suas histórias e aprendeu seus caminhos por terra e por mar, como sobre o Império de Mali, que se tornaria um dos maiores objetivos para a conquista da África Equatorial, devido a promessa de ouro das muitas minas existentes numa terra lendária, além do deserto, chamada de Bilat Gana, na Guiné.

As caravanas que ali chegavam vinham de locais longínquos, como a do Sultão Mansa Musa, de Mali, que em sua peregrinação para Meca em 1324, teria generosamente distribuído muito ouro pelo caminho, carregados por 100 camelos e 500 escravos. Este e outros relatos estimularam os estudos e viagens futuras dos navegadores do Infante.

A partir da tomada de Ceuta começaram as viagens oceânicas dos portugueses, e o traçar de seu plano de expansão além-mar. O sucesso desta campanha rendeu ao rei português prestígio junto ao papado, marcando o início de uma nova era para Portugal. Estava aberto o caminho das conquistas e descobertas portuguesas.

O Contra Ataque Muçulmano.

Agora que Ceuta era de domínio português, um nobre amigo de D. Henrique assumiu para si o encargo que ninguém mais queria, o de ficar e manter a cidade. D. Pedro de Meneses tomou em suas mãos um galho de laranjeira e batendo ao chão com ele exclamou: “Por minha fé! Com esta vara defenderei Ceuta de todos os Mouros!”

De fato necessitou defender a cidade três anos depois, quando os muçulmanos decidiram que era hora de retomá-la dos cristãos. Do outro lado do estreito, no reino de Granada, o rei mandou setenta e quatro navios para atacarem Ceuta por mar, enquanto por terra vários guerreiros vieram de Fez.

Sabendo dos planos de ataque, D. Pedro de Menezes conseguiu mandar mensagem de socorro para Portugal, e como resposta D. Henrique foi despachado as pressas para ajudar a defender a cidade, enquanto seus irmãos se preparavam para irem mais tarde, com reforços. Porém, ao chegar na cidade, pode ver os navios muçulmanos partindo com medo de sua frota inesperada. Sem os reforços do mar, D. Pedro dominou a situação, massacrando os últimos inimigos, enquanto D. Henrique desembarcava, de modo que a cidade não foi mais ameaçada pelos muçulmanos.

O Infante D. Henrique, O Navegador.

Após suas aventuras em Ceuta, D. Henrique foi aclamado Duque de Viseu, título máximo que receberia, já que não era o filho primogênito do rei, ou seja, não seria por direito o rei de Portugal.

Ele nasceu em 4 de março de 1394 e decidiu não viajar para a Inglaterra, França e outros países europeus, como seus irmãos haviam feito. Preferiu ficar e se dedicar aos estudos do mar.

Pela bula *In Apostolicae Dignitatis Specula* do Papa Martinho V, em 1420, o Infante recebeu a incumbência de administrar a Ordem de Cristo, tornando-se governador da Ordem, já que aparentemente recusou a ser chamado de Grão-Mestre.

Só se registram duas viagens náuticas em sua vida, e as duas para Ceuta, o que talvez não justificasse a sua designação de o Navegador. Mas ele passou para a história como o homem de visão que lutou para a expansão marítima de Portugal. Seu motivo principal, seria a necessidade de se descobrir o que está lá para ser descoberto, ou seja, as regiões para além do cabo Bojador, onde nenhum homem de seu tempo havia estado ainda. Também queria saber se

havia cristãos nestas novas terras e se com eles poderia negociar, ou ao contrário, se as forças muçulmanas teriam ali aliados importantes. Como cavaleiro da Ordem de Cristo ansiava espalhar a sua fé por onde pudesse e quanto mais longe melhor.

A Escola De Sagres.

Com a cabeça nestas idéias, ao ser eleito governador de Algarve em 1419, D. Henrique mudou-se para Sagres, uma ponta ou promontório que avança para o mar, no extremo sul de Portugal.

A ponta de Sagres sempre foi considerada um lugar místico, talvez desde que os gregos a tomaram como ponto de referência para medições do mundo habitado. Posteriormente os romanos e celtas acreditaram ser aquele um lugar sagrado.

Para dar continuidade as lendas do lugar, D. Henrique chegou ali e começou a reformar uma construção velha, um arsenal naval, e também construiu o primeiro observatório astronômico de Portugal. Ao seu redor fundou a Terça-naval, mais tarde conhecida como a Vila do Infante, que viria a ser destruída por volta do ano 1600, por tremores de terra.

O infante passou os próximos anos de sua vida entre Sagres e a Vila de Lagos, onde os seus navios eram construídos e as tripulações treinadas.

Para estes lugares foram trazidos os instrumentos e as cartas, tomados dos orientais pela Ordem dos Cavaleiros Templários ao longo de tantas cruzadas. A geografia árabe e grega, e as memórias de peregrinos, mercadores e viajantes cristãos eram analisadas e comparadas pelos sábios da época. Diz-se que não haviam professores ou alunos em Sagres, mas pesquisadores que compartilhavam as informações e conclusões para o bem comum.

Estudos começaram a se desenvolver e os planos para conquistas de terras conhecidas e desconhecidas nasceram. O próprio D. Henrique fazia as comparações entre os relatos de viagens antigas e as narrativas de navegadores contemporâneos. Um de seus maiores desafios foi combater o medo e ignorância dos marinheiros portugueses, temerosos das lendas antigas que enchiam o mar de monstros e o fim da Terra. Era necessário abandonar o conhecido e seguro Mar do Meio da Terra, o Mediterrâneo, e ganhar o Mar Oceano, que vem do grego Okeanós, o mar circundante.

Alguns sábios em evidência na época foram trazidos, como o importante cientista, cartógrafo e construtor de instrumentos de navegação, o judeu chamado Jehuda Cresques, vindo da ilha de Maiorca, e cujo pai, Abraão, é

tido como autor do famoso Mapa Catalão, de 1375. Os intelectos de outros cartógrafos também foram usados, que se ali não estiveram pessoalmente, ao menos os seus trabalhos foram importados.

Os genoveses, práticos e visionários, buscaram acordo comercial com Sagres, visando partilhar lucros comerciais das conquistas portuguesas. A razão de tamanho interesse dos genoveses, e mais tarde dos florentinos, pelas pesquisas do Infante são plenamente justificáveis, uma vez que seus compatriotas e inimigos, os venezianos, tinham o monopólio das mercadorias vindas pelo leste, graças aos seus acordos com os muçulmanos. Mas aqui eles acabaram deixando ensinamentos valiosos, sem conseguirem instalar uma feitoria no local, como pretendiam desde o início.

Sagres tornara-se o centro mais avançado de ciências da época, e uma excelente opção para cientistas de toda cristandade. Desta escola saíram correntes de pensamento que influenciaram diretamente todos os descobrimentos modernos daí por diante. Para comprovar, nas crônicas que se seguiram, quase todos os capitães das caravelas eram descritos como tendo sido criados na casa do Infante.

As Primeiras Explorações.

A primeira tentativa de se por em prática as pesquisas de Sagres, foi a de se descobrir e explorar o Rio do Ouro, que no mapa do Judeu Abraão Cresques se encontrava abaixo das ilhas Canárias, de possessão espanhola. O infante D. Henrique concluiu que o melhor modo de chegar ao ouro seria dominar as Canárias. Com o apoio do papa Eugênio VI, em 1425, o infante enviou 2500 homens e 120 cavalos para conquistar estas ilhas, mas o ataque fracassou e o papa se viu obrigado a retirar o seu apoio. Apesar de seu juramento de Cruzado para combater os infiéis muçulmanos, os portugueses continuaram a guerrear por estas ilhas cristãs por mais de uma década.

Neste meio tempo, de 1418 a 1420, os discípulos de Sagres fizeram os primeiros progressos dignos de nota: descobriram as ilhas de Porto Santo e da Madeira. A primeira foi descoberta por acaso, quando João Gonçalves Zarco e Tristão Vaz ao tentarem chegar a Guiné, foram desviados por uma tempestade indo parar na tal ilha. Por ordem de D. Henrique iniciou-se a colonização de Porto Santo.

Após levarem os primeiros colonos para a ilha, durante a viagem de regresso a Sagres, os mesmos Zarco e Vaz, capturaram um piloto espanhol de nome Morales de Sevilha e, através deste, souberam que os ingleses haviam desembarcado na ilha da Madeira, fato que mantiveram em segredo, possibilitando aos portugueses anexarem-na as suas descobertas.

Ao visitarem os colonos de Porto Santo, descobriram que estes podiam ver no horizonte uma linha escura coberta por névoa. Estava descoberta a ilha da Madeira dos ingleses. Ao desembarcarem na ilha encontraram uma cruz e dois túmulos de ingleses. Zarco e Vaz, ao regressarem a Lisboa foram recebidos como heróis e receberam os governos das ilhas.

Logo a ilha começou a dar lucros, através da exportação de madeira, da resina de uma árvore chamada Sangue de Dragão que tingia tecidos, e da produção de trigo. Um dos primeiros crimes ecológicos registrados foi perpetrado por Zarco, que para chegar ao centro da ilha colocou fogo nas florestas, que queimaram por sete anos sem parar. Ao mesmo tempo, os coelhos, introduzidos neste ecossistema pelos colonos, se reproduziram muito e consumiram toda a produção agrícola que estava sendo cultivada.

Após as fases desastrosas, a ilha começou a produzir e exportar açúcar e vinho. Assim foram as primeiras experiências de colonização de D. Henrique, talvez um laboratório de testes para as várias colonizações que Portugal faria no futuro.

Havia nesta época um movimento contrário as viagens de exploração de D. Henrique, que até então pode pagar por elas com os recursos herdados dos

Templários, ou mesmo próprios, mas que não eram infinitos. O lucro obtido com estas primeiras viagens eram muito pequenos. Neste ambiente o irmão do infante, D. Pedro, retornou à corte, de uma viagem a outras nações do Mediterrâneo, em 1428. Em sua bagagem constavam livros e mapas que ajudariam muito os estudos em Sagres.

Os Açores Redescobertos.

No mapa Portulano Laurentino, desenhado em 1351, com uma cópia trazida de Veneza para Sagres, encontrava-se indicado o arquipélago de Açores, do qual nenhum marinheiro da época tinha ouvido falar. Estas, e possivelmente outras terras, foram encontradas e esquecidas, por falta de visitação ou colonização posterior. No ano 1431 Gonçalo Velho Cabral saiu de Lagos em direção as ilhas marcadas no mapa antigo, e conseguiu encontrar as ilhas Formigas, e a partir dos anos seguintes as demais ilhas do arquipélagos foram sendo descobertas. O nome Açores veio do nome das aves que infestavam o lugar, mas que na verdade eram outras, as milhafres.

Ganhando a capitania de uma ilha que descobrira (ou redescobrira), após três anos de preparativos em Portugal, Gonçalo Cabral se dirigiu para l  para colonizá-la. Anos depois de ter se instalado na ilha, em 1441, um escravo seu fugiu do cativeiro e refugiou-se no monte mais alto da ilha. De l  avistou no horizonte uma figura de terra, talvez outra ilha. Após muito pensar, ele provavelmente lembrou que estava numa ilha e não haveria mesmo para onde fugir, e assim o escravo fuj o decidiu descer do esconderijo e falar com seu amo, que o perdoou como recompensa pelo achamento.

Ao saber do avistamento, D. Henrique consultou seus mapas antigos e viu que realmente havia terra marcada na direção que o escravo indicava. Assim Gonçalo Cabral foi encarregado de ir até lá investigar, mas sua viagem foi em v o, voltando sem encontrar nada. Ao voltar para Sagres, D. Henrique consultou seus mapas novamente, e corrigiu sua rota com dados das novas observações, e o enviou de novo, desta vez encontrando a tal ilha em 8 de maio de 1444, que foi chamada de São Miguel. L  deixou alguns muçulmanos capturados, para que a desbravassem, mas ao regressar para busc -los um ano mais tarde, em 29 de setembro, os encontrou apavorados, pois dos dois morros altos que haviam na ilha, um deles havia caído com terremotos constantes.

Até 1450 todas as ilhas do grupo estavam descobertas e colonizadas. É interessante notar que nos Açores uma ilha foi nomeada Brasil, hoje chamada ilha Terceira, pois foi descoberta logo após as ilhas de Santa Maria e São

Miguel. Nesta ilha ainda existe um monte Brasil.

Os Cabos Intransponíveis.

O primeiro desafio para as explorações portuguesas na África foi o cabo do Não, um pedaço de terra que sai do continente e se transforma numa barreira para a navegação costeira. Barreira porque ao redor deste é difícil de se passar, pois o mar se agita e os ventos mudam. A partir dele as correntes marítimas passam a oferecer resistência ao progresso das embarcações e o vento sopra de nordeste constantemente, motivo do medo de não se poder regressar. Cabo do Não era o cabo do Nam ou Non, que se traduz como cabo do Peixe. Mas ao longo do tempo adquiriu outro significado, Não, de intransponível, de se ir e não mais voltar, como no poema da época: “quem passar o cabo do Não, ou voltará ou não”. Mas com algum esforço este já havia sido vencido antes da era de Sagres, desde as expedições portuguesas e catalãs de 1341. Já o cabo do Bojador foi outra história, e com vários capítulos.

O cabo Bojador foi assim chamado por causa do espanhol bojo, de barriga ou saliência. Este cabo ficava a umas 180 milhas do cabo Não, e era o ponto mais extremo conhecido pelos estados cristãos. Ninguém civilizado havia passado dele, e nem parecia possível fazê-lo. As informações trazidas pelo D. Pedro, irmão do infante, em 1428, parecem ter ajudado muito na passagem deste cabo, que só foi vencido quando se saiu bem para o mar, afastando-se dele e das águas influenciadas por sua geografia. Na verdade o relevo do fundo ao redor deste cabo é muito raso, razão pela qual as ondas crescem e formavam uma corrente de pelo menos vinte milhas de largura.

A barreira maior contudo, não seria a dos ventos contrários ou das águas revoltas, mas a das lendas e superstições. Dizia-se que os que passassem pelo cabo seriam transformados em negros por Deus, para pagarem por sua vaidade. Se Deus fizera a terra firme, o demônio havia feito o mar traiçoeiro, pronto para agarrar o primeiro que passar o cabo do Bojador. Acreditava-se que a parte sul da África era inabitável, tal o calor que devia fazer ali, com jatos de chama líquida e mares ferventes.

O termo náutico bombordo significa o lado esquerdo da embarcação, quando o tripulante está de costas para a popa, parte traseira do barco, e olhando para a proa, ou frente. Mas este termo pode ter surgido das viagens para o sul da África, quando o bom lado, ou seja, bombordo, ficava do lado do continente, enquanto estibordo, ou boreste, era o lado do mar desconhecido.

Entre 1424 e 1433 foram enviadas quinze expedições, todas

infrutíferas. Quando em 14 de agosto de 1433 o rei D. João I morreu, as suas últimas palavras podem ter sido de encorajamento aos planos do filho D. Henrique, pois tanto o sucessor D. Duarte, quanto os seus outros irmãos decidiram por manterem as viagens de descobrimento. Confirmando o seu apoio as explorações do irmão, o rei doou as ilhas da Madeira e Porto Santo à Ordem de Cristo.

O capitão da última expedição Gil Eanes retornou contando lendas assustadoras que ouvira na viagem. D. Henrique ficou muito irritado e respondeu que não se deveria ouvir os povos ignorantes, que não possuíam tábuas de navegar e nem agulha de marear. E assim, em 1434, Gil Eanes embarcou novamente numa barca e navegou com ordens específicas de não voltar até ter passado o Cabo do Bojador. De fato, dando uma volta maior pelo mar, Gil encontrou um mar muito calmo e agradável. Na terra não encontraram sinal de humanos, mas levaram algumas espécies de plantas para D. Henrique, entre elas uma flor que em Portugal se chama rosa de Santa Maria.

No ano seguinte Gil Eanes cruzou novamente o Bojador, desta vez com o copeiro de D. Henrique, Afonso Baldaia. Com este navio maior, um Varinel, desceram 150 milhas além do cabo, parando numa baía batizada de Angra dos Ruivos, devido aos peixes vermelhos que ali estavam, também encontraram rastros de uma trilha de caravanas. E de lá retornaram para Sagres.

No mesmo ano Baldaia desceu novamente, deste vez com ordens de se descer o mais que pudesse até encontrar indígenas. Após 390 milhas do Bojador, ele entrou num estuário que penetrava 20 milhas terra adentro. Logo divisou um rio que seguia pelo continente, em cuja margem desceu dois cavaleiros, Heitor Homem e Diogo Lopes de Almeida, e seus cavalos, armados de lança e espada. Os cavaleiros margearam o rio por 40 quilômetros, até que encontraram um grupo de dezenove rapazes nativos, armados de zagaias, uma espécie de lança de ponta serrilhada. Sem aviso ou chance de contato amistoso, eles correram sobre eles, e em vão tentaram capturar um nativo.

Aquele contato foi a primeira vez que os cristãos furaram o bloqueio dos muçulmanos e chegaram a terras pagãs, iniciando uma nova era, com novos desafios. Ao ouvir sobre o fracasso na captura, e após outra incursão pelo mesmo rio, desta vez com bote e cavalos, Baldaia decidiu continuar descendo a costa africana a caça de um espécime. Após mais 50 milhas, encontrou um outro cabo, o da Galé, grande como o Bojador, onde encontrou vestígios de humanos, porém sem avistar nenhum. Antes de regressar para D. Henrique, Baldaia caçou focas e levou para Portugal o óleo e as peles destes animais, dando início a empreitada comercial de artigos exóticos.

Crise No Reino Lusitano.

As viagens de descobrimento sofreram um golpe de atraso quando D. Fernando, o quarto filho da linhagem dos Avis, sugeriu atacarem Tanger, outra cidade marroquina próxima a Ceuta. D. Henrique logo comprou a idéia do irmão, e os dois começaram a traçar os planos. Mas Portugal estava em crise, e não havia dinheiro na corte, e muito menos pessoas dispostas a embarcar numa guerra, nem os nobres, nem o povo.

O rei D. Duarte chegou a se dirigir ao papa para perguntar se deveriam ou não atacar os muçulmanos, e como resposta ouviu que Portugal tinha o dever de defender a fé cristã, porém com prudência para os cristãos. E mais, quem deveria pagar a conta seria o rei, e não o povo através de impostos, pois não seria uma guerra para defendê-los, mas sim uma de conquista.

Apesar dos protestos de todos os lados, em 26 de agosto de 1437, seis mil homens desembarcaram em Ceuta, menos da metade das forças que o plano original pedia. Não haviam conseguido recrutar mais portugueses, que inclusive fugiam para não serem convocados. De Ceuta marcharam sobre Tanger por três dias. D. Fernando, que estava doente, levou os barcos pela costa e como combinado se encontraram nas portas da cidade de Tanger.

Seguiu-se uma seqüência de ataques que durou dias. O comandante das forças inimigas era o mesmo Sala-Ben-Sala da tomada de Ceuta, e por isso, desta vez soube como defendê-la. As forças portuguesas, embora demonstrando valor em combate, estavam cercadas por tropas vindas de todas as partes da África muçulmana, que somavam dezenas de milhares de cavaleiros e centenas de milhares de infantas.

No último dia de combate, 9 de outubro, os arredores de Tanger estavam repletos de soldados inimigos, obrigando os portugueses a se retirarem. Apesar de organizados para tal manobra, seguindo primeiro os marinheiros de volta para prepararem seus barcos, com a artilharia preparada para cobrir a retirada, e as tropas posicionadas para irem recuando em seqüência de apoio umas as outras, as forças inimigas eram muito superiores. Quando caiu a noite, quase conseguiram se salvar, mas um traidor, Martim Vieira, entregou todos os planos de retirada dos navios para o inimigo. Os muçulmanos tendo vencido a guerra, decidiram não exterminar os cristãos, mas exigir a devolução de Ceuta e de todos os prisioneiros muçulmanos.

Como era o único meio de se salvarem, D. Henrique aceitou as condições, mas mesmo assim, foram atacados mais uma vez na manhã seguinte, e tiveram que se defender nas suas trincheiras até a noite, quando mudaram para outro acampamento mais próximo do mar. Novo acordo foi feito e desta vez,

além de devolverem Ceuta, os nobres portugueses prometeram não atacar qualquer território muçulmano por cem anos. A história registra que D. Henrique insistir em ficar e servir de refém, mas ao invés ele foi forçado a embarcar com seus homens, enquanto seu irmão, D. Fernando, e mais doze cavaleiros ficaram como reféns. Durante o embarque foram atacados novamente, e alguns dos retirantes mortos.

A Quase Guerra Civil.

Com a derrota, D. Henrique não teve espírito para voltar à Portugal, ficando em Ceuta, onde caiu doente. O seu irmão, D. João, veio para ajudá-lo a resolver a situação. Decidiram não devolver Ceuta, mas fazer novo acordo de troca pelo filho de Sala-Ben-Sala, que era prisioneiro dos cristãos. Com a recusa dos muçulmanos, regressaram à Portugal e D. Henrique se exilou em Sagres, recusando-se a comparecer a corte em Lisboa. A situação se agravou, pois os nobres, e outros estados consultados, ofereceram resistência a entrega de Ceuta, pois a vida de alguns homens não valiam uma cidade cristã.

Chegaram a fazer planos de um ataque de resgate, até com pedidos ao papa de autorização para uma nova cruzada, mas uma desgraça se sucedeu antes. Uma peste chegou a Portugal e levou muitas vidas, entre elas a do rei D. Duarte. Sem esperanças, D. Fernando morreu nas masmorras muçulmanas, seis anos mais tarde.

Para piorar a situação, a herança do trono caiu sobre o menino de seis anos de idade, Afonso, mas que apesar de coroado em 1438, não receberia a autoridade até completar idade legal, ficando o trono sob os cuidados de sua mãe, D. Leonor, uma estrangeira de Castela. D. Pedro e D. Henrique foram nomeados tutores do futuro rei.

A burguesia, o povo e os nobres portugueses não apreciaram ter uma regente estrangeira, sendo a oposição nacional liderada pelo próprio D. João, irmão mais novo do Infante D. Henrique, que por sua vez decidiu permanecer neutro. Já o irmão mais velho do Infante, D. Pedro, resolveu entrar na disputa pelo trono, o que aumentou os conflitos que quase iniciaram uma guerra civil. Apesar de terem chegado a um acordo, em que o governo passaria de fato a D. Pedro e a rainha-mãe se limitaria a preparar o pequeno Afonso para ser rei, em 1439, ela volta atrás e refugia-se no castelo de Alenquer, e pedindo auxílio a coroa espanhola, sua antiga pátria. Com a intervenção pessoal de D. Henrique, que agiu a tempo, ela resolveu ceder, evitando assim a revolta popular que já se armava.

D. Pedro assumiu a regência em primeiro de novembro de 1439, após

um acordo em que sua filha se casaria com o futuro rei D. Afonso, e este assumiria o trono aos quatorze anos. Após tanto tempo de ausência, D. Henrique pode voltar a dedicar-se a obra de sua vida, os descobrimentos.

Comércio Redescoberto.

Com a volta de D. Henrique a Sagres, no ano de 1441, logo voltou-se a produzir novas viagens de descobrimento. Antão Gonçalves, que não era membro da Ordem de Cristo, mas apenas um serviçal do Infante, decidiu ir até onde se pensava ser o Rio do Ouro, para caçar focas. Como queria levar algo mais para Sagres, empenhou-se em capturar nativos. Buscou com seus comandados uma rota das caravanas e em sua lógica acreditou encontrá-los desatentos, pois ninguém sabia de sua presença lá. Assim tomou nove homens e foi para terra a noite, avançando três milhas, até dar com uma trilha por onde seguiram. Logo encontraram marcas de umas cinquenta pessoas. Na trilha, encontraram um homem nu, seguindo a pé atrás de um camelo. Em sua mão segurava duas zagaia, e ao vê-los, pôs-se em posição de defesa, o que não adiantou muito, pois logo foi subjugado pelos empolgados portugueses. No caminho de volta encontraram outras pessoas, mas não quiseram indispor-se com elas, pois já estavam cansados, mesmo assim, carregaram para o navio uma mulher negra, que devia ser escrava do grupo de homens.

Para surpresa de Antão, chegou ao lugar de sua ancoragem uma outra caravela, do cavaleiro da Ordem Nuno Tristão, incumbido pelo Infante de descer até o cabo da Galé e de lá trazer muitos prisioneiros. Todos sentiram grande alegria ao se encontrarem por acaso em lugar tão remoto. Satisfeito em saber da captura dos nativos, Tristão sugeriu uma missão conjunta para buscarem o restante dos nativos. Após alguma resistência de Antão, acabaram saindo a noite e encontrando um acampamento. Após alguma batalha, foram feitos dez prisioneiros, entre eles um nobre nativo chamado Adaú.

Antão foi sagrado cavaleiro da Ordem ali mesmo, no local que passou a se chamar Porto do Cavaleiro. De volta aos navios, o tripulante árabe que servia de intérprete, não conseguiu comunicar-se com os nativos. Em busca de informações sobre o local, ele foi levado a terra junto com uma das mulheres capturadas, e seguiu em busca da caravana, para negociar um resgate dos prisioneiros. Após dois dias, quase duzentos muçulmanos, a pé, a cavalo e a camelo, vieram à praia. Desconfiados que seriam atacados, os navios partiram abandonando o árabe intérprete.

Antão voltou para Portugal e Tristão prosseguiu sua viagem até descobrir um cabo que possuía praias de areia muito branca, chamado portanto, de Cabo Branco, de onde voltou sem mais prisioneiros. De volta a Sagres, D. Henrique conseguiu obter as informações sobre aquela parte do mundo com o cativo Adaú, não por fala, mas por sua própria presença. Em 19 de dezembro de 1442, obteve o santo aval do papa Eugênio IV, uma bula em garantia de que todos os que participassem na referida guerra contra os pagãos, seriam perdoados de seus pecados. Estava assim aberto o tráfico de vidas humanas, como há muito tempo já não se via na Europa.

Ouro Em Pó E Ouro Negro.

O cativo Adaú prometeu que se retornado a sua terra, daria dez negros em seu lugar. Raciocinando que salvar dez almas seria melhor que três, o Infante enviou Antão Gonçalves novamente à África com os cativos. Ao chegarem ao Rio do Ouro, desembarcaram um dos prisioneiros e esperaram. Ao fim de alguns dias cem nativos vieram até o navio, e de fato trouxeram dez escravos em troca dos outros dois rapazes que ainda estavam a bordo. Com os negros, veio também um pouco de ouro em pó, que mais tarde iria causar furor na corte em Portugal, por confirmarem as previsões dos otimistas, de que ouro havia naquelas terras, e uma curiosidade, ovos de ema, desconhecidas aves até então. No retorno o Infante saboreou-os em sua mesa.

Em sua segunda viagem, no ano de 1443, Nuno Tristão encontrou uma ilha abaixo do cabo Branco, a que chamou de Arguim. Dela saíram várias canoas repletas de nativos nus, adornados de penas de flamingos. Os portugueses não perderam tempo em capturar quantos homens e aves puderam antes de prosseguirem viagem. Mais tarde, em 1448, ali seria instalada uma importante base portuguesa, pois a ilha de Arguim era estrategicamente localizada, servindo de porto para o Senegal e a Gâmbia. Este ponto seria considerado um modelo da nova colonização cristã.

O sucesso comercial das expedições de descoberta do infante estavam garantidas com os lucros das vendas dos escravos. Tal foi o sucesso das capturas dos negros, e a promessa de encontrar ouro, que expedições particulares começaram a surgir. O primeiro a pedir permissão ao Infante D. Henrique foi Lançarote, um funcionário do rei em Lagos, falando em nome de outros investidores locais. Mesmo com propósitos notoriamente comerciais, ganhou as cruzes da Ordem, e logo estava capturando escravos numa empreitada particular, devendo uma porcentagem de seus lucros para a coroa e a Ordem de Cristo.

Dos escravos trazidos, alguns eram negros, outros pardos e alguns de razoável brancura. Apesar de arrancarem os escravos de suas terras, de suas famílias e clãs, os portugueses, sobretudo D. Henrique, estavam convencidos que faziam o bem, pois estavam salvando almas pagãs. Chegavam a dizer que pelos tratos serem tão bons e as condições de vida tão melhores em Portugal, os cativos não se sentiam mal ou desejavam voltar. Afinal, raciocinavam eles, era melhor ter os escravos cristianizados ali do que deixar os muçulmanos trazê-los nas caravanas, como o faziam há muito tempo. Naturalmente não levavam em conta o elevado número de nativos que, durante as capturas, eram massacrados, mutilados e destruídos, tribos inteiras aniquiladas. Em sua louca lógica justificativa, uma alma salva para a glória cristã valia por cem trucidadas na África. Nos próximos anos milhares de cativos seriam trazidos para Portugal.

Um Antropólogo Voluntário.

Nesta época de aventuras e explorações, um homem se propôs a uma aventura inédita. João Fernandes ofereceu-se para ser deixado junto a uma das comunidades encontradas, e ali permanecer por alguns meses, a fim de descobrir mais sobre as culturas africanas. Partindo com uma esquadra de três caravelas, ele foi deixado na baía de Arguim.

Quando pisou em terra sozinho, alguns indígenas se aproximaram e o despiram, exigindo que usasse as roupas fornecidas por eles. Dali foi levado por terras quase estéreis até um oásis que possuía um poço no meio. No caminho viu alguns pastores buscando relva para seus rebanhos e descobriu que estava com os muçulmanos Azenegues, que haviam inclusive participado das invasões muçulmanas na Península Ibérica.

Observou que se alimentavam de leite, sementes e raízes apenas, sendo raro as ocasiões em que serviam-se de carne, pão ou peixe. Também os cavalos e cachorros alimentavam-se de leite, quando não havia mais o que comer. Sobre as vestimentas, os homens e as mulheres cobriam-se com roupas de couro e alguns, mais distintos, com mantos às costas. Ouro só viu em pequena quantidade, como argolas nas pernas das mulheres dos chefes. Escravos e ouro em pó, eram levados para o Mediterrâneo em caravanas de camelos e o sal vinha do interior. Viajou para o interior a cavalo, quando passou muita sede e por três dias não teve o que beber, para se encontrar com um chefe de nome Aúde Meimam.

João Fernandes foi recolhido numa expedição posterior por Antão Gonçalves, que o viu gesticular de uma praia próxima a baía Arguim, seus relatos ajudaram D. Henrique a deduzir que as expedições para o interior seriam

muito sofridas e infrutíferas, devendo assim permanecer na exploração do litoral.

A Descoberta Do Cabo Verde.

Na primavera de 1444, Nuno Tristão saiu novamente de Portugal, navegando direto para a baía de Arguim, e de lá seguindo mais para o sul, passando o deserto, e chegando pela primeira vez num território arborizado com muitas palmeiras, o que ficou refletido no nome dado ao local, o cabo das Palmas. Lá ele capturou uns vinte nativos, sendo o primeiro navegador a adentrar o que chamaram de a verdadeira terra dos negros. Ele provou o contrário do que se pensava, que além do deserto o clima seria tão quente que as velas se inflamariam, e os navios arderiam em chamas. A única surpresa importante que tiveram foi descobrir que a África não continuava a descer para o sul infinitamente, mas havia uma reentrância no continente.

Em viagem em 1445, o navegador Dinis Dias desceu além do cabo das Palmas, até atingir a embocadura do rio Senegal, reclamando para si esta descoberta. Nesta região imaginavam que haviam atingido o Niger, o Nilo Ocidental, e que estavam bem próximos das Índias, um erro compartilhado por D. Henrique. Segundo a crença, poderiam subir por este rio até atingirem as Montanhas da Lua, a nascente do verdadeiro Nilo, e pelo maior rio do mundo chegarem ao Cairo e ao Mediterrâneo. Não poderiam esta mais errados.

Continuando a navegar além do rio Senegal, Dinis encontrou um outro cabo, que recebeu o nome de Cabo Verde pela sua riqueza natural, que contrastava com o árido litoral até então conhecido. Neste cabo viam-se muitas aldeias indígenas, sobre a verde relva e as árvores. Se até agora as linhas da costa seguiam para o ocidente, a partir deste cabo descobriram que o litoral africano virava para o oriente.

Mas nem só boas viagens realizaram os portugueses. Um grupo no qual estava o criado de D. Henrique, Gonçalo Sintra, havia sido morto na baía Arguim anos antes. E agora uma outra expedição, a de Gonçalo Pacheco, também teve o mesmo desfecho trágico. Viajando com três caravelas particulares, eles haviam capturado cento e vinte escravos na baía Arguim. Depois, descendo mais a costa, encontraram um cabo, ao qual deram o nome de Cabo de Santa Ana, e por não encontrarem mais escravos por ali, desceram até o Cabo Verde, onde foram pegos por uma tempestade que os levou de volta ao Cabo Branco. Desistiram de explorar o sul e reiniciaram a caça aos nativos por ali mesmo. Mas um grupo de sete homens se afastou dos navios e foi atacado por muçulmanos, que despedaçaram seu barco na praia para retirarem os presos e

comerem seus corpos, pois era costume daqueles povos comerem o fígado e beberem o sangue dos inimigos, vingando assim os parentes mortos por eles.

A Armada De 1445.

Em Lagos, o jovem Gonçalo de Sintra é lamentado como herói e vítima. Os comerciantes locais pediram ao Infante permissão para armarem uma frota como nunca se viu, e desceram a África para vingá-lo. Naturalmente, os comerciantes não buscavam apenas vingança, mas era um bom pretexto para realizarem uma investida enorme na Guiné.

Assim partiram em 1445 nada menos que quatorze caravelas de Lagos, três da ilha da Madeira, outras de Lisboa, perfazendo um total de vinte e sete navios, entre estes algumas galés e barinéis. A história só registra uma outra frota de força semelhante descendo do Mediterrâneo para a África, muitos séculos antes, a de Hanno, dos fenícios de Cartago. Fugindo da inevitável dominação romana, perto de 1800 fenícios embarcaram em mais de trinta navios, de 150 a 450 toneladas, para fundarem uma colônia na África, próxima da região onde os portugueses criaram a Fortaleza da Mina de São Jorge.

Em 10 de agosto de 1445 quase todos os que participavam das viagens de descobrimento e exploração da África estavam presentes em algum navio da armada que partia. No caminho encontraram as caravelas de Gonçalo Pacheco retornando, e este não querendo perder a festa de vingança, deu meia volta e os acompanhou.

Quando juntaram-se os primeiros dez navios no cabo Branco, os ataques começaram. Seguiram-se dois dias de caça, encalhe de barcos na areia e captura de nativos. Logo haviam capturado nativos suficientes para que os comandantes se dessem por satisfeitos. Alguns voltaram em seguida para Portugal, mas seis caravelas, entre elas a do capitão do rei e de Lançarote, decidiram seguir até encontrar o rio Nilo, que achavam estar perto. Na verdade se tratava do rio Senegal onde encontraram peles de elefantes e marfim, além de peles de cabra. No Cabo Verde foram surpreendidos, quando em uma árvore avistaram a divisa do Infante D. Henrique “Talent de bien faire”. O navio do donatário da Madeira, Zarco, capitaneado por seu sobrinho Álvaro Fernandes, os havia precedido. Ele chegara até o Cabo dos Mastros, e ao retornar para Sagres levou dois tonéis de água do rio para o Infante tomar, pois pelo seu orgulho, nem mesmo o grande conquistador Alexandre havia bebido água de tão longe.

Intrigas Na Corte De Afonso V.

Enquanto todas estas expedições eram conduzidas por homens práticos, na corte portuguesa, os conflitos gerados com a sucessão do rei não haviam sido esquecidos, e os ressentimentos eram mantidos por alguns de seus membros. O conde de Barcelos, sobrinho do rei, mais tarde nomeado duque de Bragança pelo herdeiro ao trono, D. Afonso V, liderava, junto a rainha-mãe D. Leonor, um partido contra o monarca. Em 18 de fevereiro de 1445 morreu a rainha-mãe D. Leonor, supostamente vítima de envenenamento, em Castela onde ela havia se estabelecido desde a sua fuga em 1399.

Quando o herdeiro completou quatorze anos, em 1446, o monarca D. Pedro abdicou pelo sobrinho, que passou a ser conhecido como D. Afonso V. Como este não quisesse assumir de imediato o cargo, ficou combinado que D. Pedro voltaria a seu título de Duque de Coimbra, e continuaria a governar na corte, ajudando o novo regente de Portugal. Como havia sido acertado previamente, o D. Afonso V, aos 15 anos de idade, casou-se com a prima D. Isabel, em maio de 1447.

Mas o ódio que alguns tinham pelo ex-rei D. Pedro contaminou D. Afonso V. Sabendo disto, D. Pedro desistiu de todos os seus compromissos para com a corte, e retirou-se para seu ducado em Coimbra, em 1448.

Apesar das tentativas de aproximação da rainha D. Isabel, a discórdia estava instaurada entre os dois. Em Coimbra, foi ridiculamente acusado de ter assassinado D. Duarte, D. João e D. Leonor. Seguiram-se intrigas e desaforos que o Conde de Coimbra suportou até saber que o traidor Duque de Bragança iria atacar suas terras, quando tomou em armas e o interceptou. Estava armada a guerra entre D. Pedro e o regente D. Afonso V.

Em 5 de maio de 1449, D. Pedro e seu exército de mil cavaleiros e quinhentos infantes, seguiu para Lisboa, para se explicar ao rei, mas em Alfarrobeira se engajou em batalha contra trinta mil homens do rei. Um simples soldado matou-o e o decapitou em batalha. Um dos reis que mais prosperou Portugal, morreu devido a injúria e as intrigas da corte.

Á Deriva.

Uma tragédia real iria se abater a um explorador valoroso no ano de 1446. Nuno Tristão, veterano de outras viagens, lançou seus botes na água sessenta léguas depois de cruzar o Cabo Verde, e subiu um rio novo, com vinte e dois homens. Ao passar por algumas casas de nativos, várias canoas com dezenas de negros passaram a perseguí-los, atirando setas.

Somente dois portugueses conseguiram regressar ao barco, que foi

guardado por um marinheiro inexperiente e um pajem da casa de D. Henrique, além de um negro capturado e de dois rapazes pequenos. Como não havia outro jeito, eles tentaram retornar à pátria sem seu comandante, e navegaram meio às cegas, até que ao fim de dois meses sem ver terra, avistaram um barco ao longe. Logo temeram ser um barco muçulmano, mas descobriram que era na verdade de um pirata amigo de Portugal. Sem saber bem como haviam retornado, e estavam agora em casa, na costa de Portugal.

No mesmo ano, Zarco, da ilha da Madeira, comissionava seu sobrinho Álvaro Fernandes para descer novamente a África, e desta vez trazer algo extraordinário para o Infante. Assim navegou diretamente ao cabo Verde e de lá ao cabo Mastros, que ele mesmo havia atingido no ano anterior. Desta vez não pararam aos primeiros sinais de nativos, mas continuaram até encontrarem uma aldeia.

Ao desembarcarem, encontraram resistência, mas presumindo que um negro muito forte era o chefe, atingiram-no primeiro e o mataram, colocando assim os outros em fuga.

Continuaram descendo a costa, e no outro dia encontraram uma aldeia com mulheres. Tiveram dificuldade em trazer uma para dentro do bote e o único jeito foi rapturarem primeiro seu filho, e aí ela sujeitou-se e veio com eles.

Mais tarde chegaram a um rio, e seguindo por ele em canoas, buscaram mais presas. Mas foram surpreendidos por cinco canoas inimigas, que os perseguiram até quase o barco. Nesta corrida, o capitão Álvaro foi ferido no pé por um dardo envenenado, mas lavou em tempo com ácido e azeite e fez curativo, de modo que se salvou após alguns dias de febre.

Mesmo com o capitão ferido, eles desceram mais um pouco a costa até a Serra Leoa, a umas 320 milhas do Cabo Verde. Ao encontrarem uma baía com grande areal, desceram a terra e foram recebidos por cento e vinte negros, todos armados com arcos, flechas e zagaias. Estes começaram a dançar num círculo e convidaram os portugueses a participarem, o que não fizeram, ao contrário, decidiram votar ao navio.

Mais onze caravelas desceram a África até a Guiné naquele ano, numa segunda frota armada, pois D. Henrique e o rei D. Pedro estavam oferecendo 200 dobrões como incentivo aos exploradores que ali chegassem. Em 1447 houve mais uma armada com fins puramente comerciais. Até 1455 a Guiné foi visitada diversas vezes e os portugueses já consideravam esta rota uma via comercial e segura. Em 8 de Janeiro de 1455 o Papa Nicolau V, através da bula *Romanus Pontifex*, reconhece internacionalmente o direito de exclusividade a navegação e comércio na costa ocidental africana até ao Golfo da Guiné.

O Cronista Cadamosto.

Das viagens até então empreendidas, as que ficariam mais conhecidas pela posteridade seriam as do veneziano Cadamosto. Sua descrição de D. Henrique e das explorações ficaram famosas, sendo considerado o precursor dos cronistas de viagem, grupo do qual faria parte, mais tarde, o próprio Pero Vaz de Caminha.

Em 1444, aos 22 anos de idade, ele saiu de Veneza em seus barcos e acabou parando no Algarve, a espera de ventos certos para partir. Na vila de Raposeira encontrou o Infante e ao ouvir dos habitantes locais sobre os seus feitos, foi falar com ele e pedir permissão para propor-lhe uma viagem.

Desde que recebera o aval do papa e da coroa de Portugal em 15 de setembro de 1448, cada barco que quisesse fazer suas rotas e negociar com a África ou as colônias de Portugal teria que ter sua permissão e pagar de 1/5 a 1/10 de sua carga ao Infante, ou ter o navio confiscado.

Ele respondeu a Cadamosto que poderia seguir o quanto antes, e ainda disse que aceitaria outros voluntários de Veneza. Cadamosto preparou seu barco e partiu em 21 de março de 1455, junto com outra caravela de Lagos. A partir daí percorreram quase todos os pontos descobertos pelos portugueses até então. Cadamosto deixou uma narrativa muito rica e detalhada de cada local, tornando-se realmente a melhor narrativa a alcançar nossos tempos.

É interessante citar sua observação sobre como deve ter sido os primeiros contatos das populações costeiras com as naves de D. Henrique: “Quando viram pela primeira vez os navios de D. Henrique pensaram ser aves vindas de longe a baterem os ares com as suas asas brancas. Ao verem tripulantes ferrar as velas e descer à praia, os naturais mudaram de opinião e pensaram que eram peixes; alguns que tinham visto primeiro os navios a navegar durante a noite, supuseram ser fantasmas a andar. Vendo os homens, debateram muito a questão se eles eram mortais; e todos ficaram na praia a olhar estupidamente para a nova maravilha.”

Segundo ele, o modo de navegar nestas águas era pitoresco. Só andavam de dia, com um homem no cesto da gávea, no alto do mastro, e outros dois na proa, procurando por recifes ou baixios. A cada noite paravam a cinco milhas da costa, e ancoravam em uns quinze metros de água, deixando um vigia por toda a noite.

Chegando ao rio do Senegal, decidiu segui-lo para além do ponto alcançado por qualquer outro, e assim descobriu Budomel, cujo chefe tinha o mesmo nome da terra. Ali trocou tecidos de lã e de algodão e cavalos por negros escravos. Ao fazer amizade com o monarca, teve acesso a muitos detalhes da

vida local e os descreveu longamente. Relatou que os negros vinham vê-lo, e esfregavam sua pele com cuspe para ver se a brancura de sua tez era alguma espécie de tintura. Como admiravam muito os navios e seus instrumentos, imaginando serem obras do demônio ou de magos poderosos, ele os ensinou a fazerem velas com cera de abelha, o que causou muita admiração entre eles.

Voltando a costa encontrou mais duas caravelas portuguesas e juntos dobraram o Cabo Verde, seguindo até encontrarem outro rio onde foram atacados por nativos. Ao indagá-los por que os atacavam ao invés de negociarem, estes responderam que já conheciam os cristãos que buscavam sua gente para as comerem, ou por que motivo iriam capturar tantos nativos? A partir deste ponto Cadamosto volta a Portugal.

Em sua segunda viagem, Cadamosto encontrou algumas ilhas desconhecidas no Cabo Verde, e de uma delas trouxe bastante sal. Descendo o Cabo Verde encontrou o rio da Gâmbia e iludiu um nativo a entrar no navio, cobrindo-o com presentes e assim conseguiu que o guiasse pela costa, para o reino de Batimansa e depois para o rei Farosangul da Gâmbia, que era vassalo do imperador de Mali. Na volta a Portugal levou de presente uma pata, a tromba e a pele de um elefante, que havia caçado com o rei Guermimansa na foz do rio Gâmbia.

Últimas Viagens De D.Henrique.

Diogo Gomes, criado de D. Henrique, descobriu as ilhas de Cabo Verde junto com Cadamosto. Descendo para o rio Gâmbia, narrou ter avistado elefantes e crocodilos pelo caminho, entre outros animais estranhos. Ao passar o cabo, encontrou nativos e com eles um chefe de nome Frangazique, sobrinho de Farosangul, e trocaram mercadorias, como panos, por 180 libras de ouro. Também soube que os nativos que fugiam deles eram os mesmos que tinham matado o capitão Nuno Tristão.

Conseguindo um guia de nome Buquer, eles seguiram para Cantor, até o porto de Ulimais e Avimais. Nesta grande cidade junto ao rio, conseguiram fazer paz com os nativos e correu a história de que estavam negociando. Para lá foram nativos de todas as partes, até de Timbuctu, no império de Mali; da Serra Gelei, como era conhecida a Serra Leoa; e de Quioquia, que era uma cidade fortificada onde havia muito ouro, um ponto de trânsito de caravanas que iam até o Cairo, e onde existiam minas de ouro do rei Bormelli, que diziam haver descoberto uma pepita de ouro que vinte homens não podiam carregar.

Através destes contatos aprendeu muito sobre o interior da África, sobre outros reinados e suas guerras. Ao voltar para as caravelas, que haviam ficado

rio abaixo, encontrou seus homens doentes, com nove mortos em uma, e quinze na outra. Voltaram imediatamente para o mar, onde ficaram sabendo que um outro rei, Batimansa, queria falar com eles.

Ao encontrá-lo numa floresta cercado de guerreiros, Gomes ofereceu-lhe presentes como biscoitos, vinho e objetos europeus. O rei ofereceu em troca três homens negros, duas mulheres e um outro escravo, jurando se aliar aos cristãos para com eles comercializar. Visitando suas terras, ele descobriu que o povo que havia matado Nuno Tristão era do rei Nomimansa, cujas terras eram próximas e ricas em sal vermelho.

Com algum esforço Diogo Gomes, conseguiu convencer o rei inimigo que seria melhor ser aliado dos cristãos. O rei tinha muito medo dos portugueses, devido ao ataque que haviam feito anos atrás. Enviou representantes para testar se a paz dos portugueses era confiável. Por terem sido bem tratados por Diogo, decidiu encontrar-se pessoalmente com eles as margens do rio, cercado por seus homens e um sacerdote muçulmano. Após conversarem sobre o mundo cristão, resolveu converter-se e expulsou o sacerdote de suas terras.

Decidiu mudar seu nome para Henrique, em homenagem ao Infante, de quem agora ouvia falar, e todos de sua tribo também passaram a usar nomes cristãos. Diogo, embora não pudesse batizá-los, disse que enviaria um sacerdote cristão para fazê-lo. O rei pediu um falcão, pois achou maravilhoso saber de um pássaro que caça outros pássaros para seu amo, e animais como carneiros, porcos e gansos, que haviam provado no navio de Diogo. Também queria dois homens que soubessem como construir casas e muros para ensinar a sua gente, o que viria a acontecer no ano de 1458.

Diogo Gomes voltou a Portugal, onde foi bem recebido pelos seus feitos. Em 1460 foi incumbido pelo rei Afonso V de comandar todas as caravelas que estivessem na Guiné, numa campanha contra alguns renegados portugueses que vendiam armas para os muçulmanos. Suas ordens eram de capturá-los e levá-los para Portugal, onde seriam julgados e punidos. Na terra dos reis Barbacins, encontrou-se com o capitão genovês Antônio de Noli, que estava junto a uma outra caravela, capitaneada pelo português Gonçalo Ferreira. Juntos capturaram um navio cheio de ouro do comandante De Prado, que traficava armas para os muçulmanos. Foi preso e escoltado para Portugal por Gonçalo Ferreira, onde foi queimado junto com seu navio. Nesta viagem foi encontrada a ilha de Santiago, da qual De Noli acabou sendo nomeado donatário e mudando-se para a ilha.

A Última Batalha Do Infante.

Apesar de ter navios cruzando a costa da África, D. Henrique e D. Afonso V sonhavam com conquistas na África Árabe. Quando um enviado do papa pediu nova cruzada, em 1457, o rei respondeu prontamente que doze mil homens seriam recrutados, e cunhou uma nova moeda, o cruzado, comemorando o ano da libertação. Mesmo com a queda de Constantinopla, os outros estados cristãos europeus não conseguiram se mobilizar para a nova cruzada, já que estavam em guerras internas ou entre eles mesmos. Assim Portugal continuou solitária contra o Marrocos, com um plano de fundar um império dos dois lados do estreito. Aparecendo pela última vez em público, o infante guerreou em Alcácer-Ceguer, como chefe do cerco a cidade. Logo esta se tornou portuguesa e seu novo governador, Duarte de Meneses, a guardou por anos.

Em 28 de dezembro de 1458, D. Henrique concedeu a Ordem de Cristo a duodécima parte de todas as mercadorias que viessem da Guiné, cabendo ao seu sucessor o restante dos lucros. A 18 de setembro de 1460, os rendimentos das igrejas de Porto Santo e da Madeira também passaram a ser da Ordem.

A doença atingiu-o em 1460, levando-o em 13 de novembro. Ele morreu em Sagres, e depois foi levado para a Igreja de Santa Maria, em Lagos, onde foi sepultado. Contam os portugueses que anos depois, ao abrirem seu túmulo para ser transferido para o mosteiro de Santa Maria da Batalha, a mando do rei D. Afonso V, seu corpo estava incorrupto, exceto pelo seu nariz. Ele foi levado para junto de seu pai, D. João I e de sua mãe D. Felipa.

Afonso, O Africano.

Com a morte de D. Henrique, seguiu-se uma fase de desinteresse pelas expedições marítimas. O rei de Portugal, D. Afonso V, interessou-se mais em lutar contra os muçulmanos no Marrocos, colocando para segundo plano as viagens de descoberta na África. Chegou a resgatar o corpo de seu tio D. Fernando das mãos dos árabes, e por estas incursões foi chamado de o Africano.

Apesar disto, em 1461, despachou Pedro da Sintra para observar a costa além do Rio Grande, chegando até o local que ficaria conhecido como São Jorge da Mina. O rei Afonso V decidiu que as viagens a Guiné estariam melhor nas mãos de um particular, e assim, em 1469, concedeu ao rico comerciante

lisboense Fernão Gomes o direito de explorar a rota descoberta por D. Henrique e os seus navegadores. Em troca pagaria uma taxa anual de 200 mil reais e teria que descobrir 100 léguas por ano, cerca de 600km.

Em 1471, Fernando Pó descobriu uma ilha no golfo da Guiné que recebeu seu nome. Logo em seguida, Álvaro Fernandes e Martim Esteves conquistaram uma vitória ao cruzarem a linha do Equador. Em 1475 chegaram ao cabo de Santa Catarina, dois graus abaixo dela, para comprovar que abaixo desta linha, como disseram os fenícios há mais de dois milênios antes, quem navega de leste para oeste tem o sol à sua direita.

O Sucessor Do Infante.

Quando em 1474, D. João assumiu a liderança das viagens de descobrimento, revelou-se o verdadeiro sucessor de D. Henrique. O que confirmou-se com a morte do seu pai, o rei, e seu renomeamento para D. João II, o Príncipe Perfeito. Sob seu reinado algumas viagens foram feitas para o norte, quando se tentou descobrir a passagem Noroeste para a China via Ártico. Apenas quatro meses após a morte de seu pai, mandou Diogo Azambuja ir para a África com uma série de encargos. Chefiando dez caravelas, ele deveria reedificar o velho forte de D. Henrique, na baía de Arguim, construir um forte em São Jorge da Mina, e explorar a costa desconhecida até onde conseguisse chegar.

Em substituição as costumeiras cruzeiras de madeira que marcavam os lugares descobertos, esta expedição levava a bordo padrões de pedras, lavradas em latim e português, com o brasão real, nome do rei, do descobridor e a data da expedição. Azambuja chegou a Mina em 19 de janeiro de 1482, e converteu o chefe local, Caramansa. Cumpriu as missões a que foi enviado, menos a de descobrir novas terras. O forte da Mina, ou Elmina, tornou-se um importante posto comercial para o tráfico de escravos e mercadorias na África.

Descontente com a falta de descobrimentos, o rei despachou Diogo Cão em agosto do mesmo ano de 1482, que descendo abaixo do equador descobriu o rio Congo, que chamou de Poderoso, e que hoje é conhecido como Zaire, este sim o verdadeiro Nilo Ocidental. O navegador Cão continuou avançando, levando consigo quatro homens locais, que serviram de intérpretes. Deixou um padrão no local que passou a ser chamado de ponta do Padrão, e prosseguiu até o cabo do Lobo, que julgou ser o fim da África, embora ainda faltassem muitas milhas para tal. Na volta ao Congo ainda convenceu a tribo local a converter-se para o cristianismo. Em Portugal recebeu as honras que cabiam ao que cruzasse o final da África. Mais tarde seu erro seria descoberto e as honras todas retiradas.

Tratado De Alcáçovas.

Tais viagens e descobrimentos geravam certo desconforto na Espanha, que se refletiam em conflitos entre as coroas. Para acabar com estas disputas, os dois reinos de Castela e Aragão, como era conhecida na época a Espanha, e o reino de Portugal, fizeram um pacto denominado Tratado de Alcáçovas. Firmado em 4 de setembro de 1479, este documento afirmava que Castela e Aragão tinham o direito as ilhas Canárias, e ao trecho do litoral africano que faz fronteira com estas ilhas. Já Portugal tinha direito ao reino de Fez, Arquipélago da Madeira, dos Açores, do Cabo Verde e São Tomé, além das ilhas e terras por descobrir a partir do paralelo traçado ao sul das Ilhas Canárias, na altura do cabo Bojador, lá pela latitude 27 norte. Isto também dava direito a Guiné e as suas minas de ouro.

Cada reino ficava responsável por manter seus navios e tripulantes longe das áreas territoriais do outro, sob pena de ter suas embarcações confiscadas e as tripulações jogadas ao mar. Apesar de prometer os direitos das terras ainda por descobrir a estes reinos, desprezando os demais estados da Europa, o papa Sisto IV homologou o tratado em 21 de junho de 1481, com a emissão da bula aeterni regis.

Um Certo Genovês Chamado Colombo.

Nesta altura dos descobrimentos, entra em cena um curioso personagem. Cristovão Colombo nasceu em 1451, em Gênova, filho do tecelão Domênico Colombo.

Cresceu nesta cidade italiana, famosa por seus portos e seus exploradores, como Marco Pólo. Naquela época, Gênova tinha muitas colônias no exterior, como a do Egito, Síria, Chipre e Constantinopla. Assim a sua infância foi repleta de contos de terras longínquas e suas maravilhas. Acredita-se que Colombo aprendeu a ler e escrever sozinho, já no final de seus anos de adolescência. Curiosamente o aprendizado se deu em castelhano e não em italiano, sua língua nativa. É possível que tenha aprendido vários ofícios, e com eles viajado pelo mar.

Quando tinha 20 anos, a frota em que Colombo viajava, levando resina aromática para a Inglaterra, foi atacada na costa portuguesa. Colombo caiu de seu barco e teve que nadar para terra firme, em Lagos, na região de Algarve, em maio de 1476. Após recuperar-se dos ferimentos, foi para Lisboa tentar encontrar seu navio, chegando lá em setembro de 1476.

Foi recebido por compatriotas que desenhavam os mapas dos descobrimentos portugueses, e possuíam alguns escritórios comerciais. O irmão de Colombo, Bartolomeu, era um destes cartógrafos e admitiu seu irmão como sócio. Após, o período em Lisboa, Colombo embarcaria em viagens oceânicas, talvez até a distante Thule, como era chamada a Islândia, navegando além dela até 100 léguas mar adentro.

A Península Ibérica ainda era o centro de cultura da Europa, em parte devido a herança muçulmana deixada por estes invasores. Nesta região, ele teve acesso a muitas informações que o ajudariam a compor seus planos de viagens pelo Atlântico. Colombo falava castelhano, português e latim. Entre 1478 e 1479, foi para a ilha da Madeira, trabalhar para o comerciante genovês Luigi Centurione, comprando açúcar que seria revendido em Gênova.

Com 28 anos, casou-se com Filipa Moniz Perestrello, filha de Bartolomeu Perestrello, o primeiro governador de Porto Santo, em Madeira. Proveniente de uma das mais antigas famílias de Portugal, bisneta de Gil Moniz, amigo do próprio Infante D. Henrique o navegador, com quem Colombo teria se encontrado no Convento dos Santos, em Lisboa. Assim, ele passou a freqüentar a corte e a igreja, tendo acesso as autoridades e sábios.

Logo Colombo e sua esposa mudaram para Madeira, o posto avançado das explorações do Atlântico, de onde ele embarcaria em algumas viagens de comércio.

Nesta ilha ele teve a oportunidade de conversar com marinheiros e capitães que voltavam dos limites do mar. Ali ele teria visto pedaços de madeiras entalhadas, madeiras desconhecidas, e até dois corpos de homens, cujas feições não eram européias, e que foram encontrados nas praias, dando mais força a sua idéia de uma terra desconhecida a oeste. Mas sua esposa morreu ao dar a luz a seu filho, e então ele voltou à Lisboa, onde permaneceu por uma década. Nesta época ele continuou a viajar, tendo chegado para São Jorge da Mina, na Guiné.

Curiosamente, não existe uma imagem dele pintada em vida, embora várias tenham sido feitas após sua morte, que aliás passou despercebida. Injustiça para o homem que mais causou impacto na história ocidental, desde Jesus Cristo.

Toscanelli E Colombo.

Estudioso dos astros e ciências náuticas, Colombo formulou a teoria de que poderia alcançar o Oriente velejando para o Ocidente, ou seja, atravessando o Oceano Atlântico. Em 1474, teve acesso a uma carta recebida por um clérigo

da Catedral de Lisboa, Ferdinando Martins, a ser entregue ao rei de Portugal. Esta carta, e o mapa que a acompanhava, *Per Navigare*, eram do médico, astrônomo e matemático Paolo Toscanelli, de Florença, e descrevia a possibilidade de que havia uma maneira mais eficiente de se chegar às Índias, sem ter que circundar a África.

Ao contrário do que alguns pensavam, no final do século XV, ninguém mais acreditava que a terra era plana. A questão era saber o tamanho da circunferência da Terra, e a este respeito ele teria escrito para o florentino, indagando se o seu projeto náutico seria possível. Não se sabe ao certo se obteve resposta, pois não existem documentos que comprovem esta correspondência, e ele poderia ter baseado seus resultados em outras fontes. Mais tarde até surgiu o boato de que Bartolomeu de Colombo, numa tentativa de aliviar o erro do irmão, teria criado uma carta falsa, de Toscanelli a Colombo, exprimindo as distâncias pequenas entre a Europa e a Ásia.

De qualquer forma, com ou sem resposta, Colombo achara um aliado para citar, quando da defesa de sua tese perante o rei de Portugal. Mas alguns historiadores acreditam que Toscanelli havia respondido com uma carta encorajadora e um mapa, no qual apareciam as terras conhecidas e o mar oceano a ser cruzado na viagem às Índias.

Colombo achou que as medidas de Toscanelli eram longas demais, e que o Oriente estava mais próximo ainda. A história mostraria que ele estava duplamente enganado.

O erro sobre as distâncias entre os continentes são atribuídas aos cálculos de Toscanelli. O crítico da tese de Colombo foi o cálculo da distância de Lisboa a China, apresentado por Marco Pólo, e confirmado por Toscanelli, de que seriam 3.000 milhas náuticas para o Japão, e 5.000 para a China. O erro de Colombo deve se dever ao uso de milhas romanas para calcular as medidas dos graus, alcançando assim 45 milhas náuticas por grau na altura do Equador, e não as verdadeiras 60 milhas. Assim ele teria diminuído em $\frac{1}{4}$ o tamanho real da Terra.

Quando em 1484, ele propôs seu plano para a coroa de Portugal, que o submeteu a uma junta de cientistas, estes não acreditaram nas distâncias apresentadas e negaram seu projeto. Colombo então pegou suas cartas e mudou-se para a Espanha, para tentar influenciar os reis católicos de que a Espanha podia derrotar Portugal na corrida pela via marítima para as Índias.

Bartolomeu Dias.

Por que era tão importante para os descobridores chegarem até as Índias? Como citado antes, os cruzados já haviam tentado deter o monopólio do

tráfico de especiarias vindas pela Terra Santa, mas sem sucesso. Agora cabia a outro tipo de cruzado a missão de iniciar os transportes de especiarias para a Europa. Com o propósito de finalmente atingir o final da África e de descobrir o caminho para as Índias, saíram de Portugal em 1487 dois grupos de expedicionários.

O primeiro grupo a sair foi o de Pero de Covilhã e Afonso de Paiva, que seguiram por terra em direção a Jerusalém, e de lá para a Índia. Mas sua missão principal foi a de observarem a costa asiática, fazendo amizade com quem pudessem, em nome de Portugal, e sondando a rota que os navios portugueses iriam percorrer após dobrarem a África. Eles descobriram que assim que os navios portugueses contornassem a África, encontrariam a ilha muçulmana da Lua, hoje Madagascar, e que de lá poderiam seguir até o porto de Calicute em Málaca, e obter pimenta, cravo, canela e demais especiarias que fariam as viagens tão lucrativas.

O segundo grupo foi liderado por um funcionário do forte da Mina, que recebeu o comando de duas caravelas de cinquenta toneladas. Bartolomeu Dias partiu em agosto de 1487, e em dezesseis meses de viagem, concluiu 70 anos de sonho do Infante. O navegador ergueu um padrão seu na ponta de Dias, encontrou o rio Orange, e depois de se fazer ao mar novamente, andou treze dias para o sul. Achando a temperatura muito fria e os mares revoltos, rumou para leste por cinco dias. Como não achou terra, subiu para o norte e encontrou a África novamente, chegando a Mossel Bay. Dali seguiu para Leste, até sentir que a terra subia para o norte, onde colocou um padrão na baía da Alagoa.

Após 60 milhas, sua tripulação se rebelou e exigiu voltar. Como ele ainda não sabia que tinha cruzado a África, desesperou-se e foi só na viagem de regresso que percebeu sua vitória: havia sido o primeiro europeu a chegar ao outro lado da África por mar. Ao regressar para Portugal estava provada a comunicabilidade entre o Oceano Índico e o Oceano Atlântico.

A Descoberta Da América.

O rei D. João II ao saber das boas novas da expedição, fez questão de trocar o nome de Cabo das Tormentas, dado por Bartolomeu Dias, para Cabo da Boa Esperança. Mas alguém não ficou muito feliz com a conquista de Dias.

Três anos depois de ter sido iludido pela corte portuguesa, Colombo também amargurado com a corte da Espanha, voltou a oferecer seu projeto para Portugal. A 20 de março de 1488 o rei respondeu a Colombo, chamando-o para conversar na corte, com um salvo conduto. Enquanto Colombo aguardava a sua audiência, Bartolomeu Dias chegou a Portugal em dezembro de 1488, e a partir

daí a coroa portuguesa só teve olhos para a rota para as Índias, pelo Atlântico Sul.

Colombo retornou a Espanha e pacientemente esperou que seu plano fosse escolhido. Felizmente, em 2 de janeiro de 1492, os reis da Espanha reconquistaram o último pedaço da sua Península ainda em domínio árabe. A cidade de Granada foi devolvida, pondo um fim ao Reino muçulmano de Granada. Assim abre-se uma nova era em que outros projetos e investimentos poderiam ser feitos.

Se as guerras com Granada exigiram muitos esforços e despesas, também a expulsão de milhares de judeus em 30 de março deste mesmo ano, marcou negativamente a economia de Castela e Aragão. Conseguir um caminho seguro para a Ásia poderia ser a resposta para uma recuperação econômica rápida e necessária. Assim decidiram investir na idéia do genovês.

Usando seus conhecimentos, adquiridos com os portugueses, como a construção de barcos, progressos na arte de pilotar, navegação pelas estrelas, cartografia com escala de latitudes, estudo das correntes e ventos, ele criou um sistema de navegação em mar aberto, o que permitiu seu sucesso.

Ao receber o comando de três navios, Colombo fez uma série de exigências, entre elas a honra de ser reconhecido como Almirante do Mar Oceano. Após passar sete longos anos pedindo o aval da coroa espanhola, finalmente em 1492 ele conseguiu, embora suas exigências extravagantes, de ser agraciado com o título, e uma grande participação nos lucros, quase inviabilizaram o seu projeto.

De acordo com seu diário, Colombo navegou o Atlântico somente em navegação estimada, ou seja, usando apenas bússola, divisores, quadrante, linha de chumbo, ampulheta, régua e cartas, aliás peles de carneiro, nas quais estavam desenhadas as terras européias e africanas conhecidas.

Após passar longos dias no mar, durante os quais se comenta que ele quase não dormiu, os navios de Colombo atingem terra firme, nas ilhas do Caribe. O genovês, que persistiu por tantos anos em seu sonho de descobridor, finalmente viu o resultado. Ele se tornara o almirante do Mar Oceano. Infelizmente, porém não encontrou o ouro em abundância conforme havia prometido aos reis de Espanha. E assim, graças também a intrigas entre seus comandados e na corte, Colombo perde todo o seu prestígio após outras três viagens as novas terras. Apesar de ter voltado a ferros da quarta viagem, Colombo não morreu paupérrimo como se acredita, mas modestamente em sua casa em Valladolid, em 20 de maio de 1506. Somente séculos depois ele receberia as honras que lhe cabiam, como o verdadeiro descobridor da América.

O Tratado De Tordesilhas.

Se as relações entre Portugal e Espanha estavam relativamente estáveis desde o tratado de Alcáçovas, com a descoberta da América tudo mudou.

A 9 de março de 1493, quando de regresso da sua viagem de descobertas, Colombo teve que parar em Portugal para o reparo de seus navios, antes de voltar a Sevilha. Lá, foi recebido pelo rei D. João II, e a ele contou que havia descoberto terras novas no ocidente, e que estas faziam parte das Índias. O monarca lusitano não perdeu tempo em afirmar que as ilhas descobertas pelo genovês estavam em território português, pois as mesmas se situavam ao sul do paralelo das Canárias, ou seja, na sua área de jurisdição. Estava declarado o conflito.

Forçados a negociar com Portugal, os espanhóis propuseram o início de debates. O enviado de Portugal Rui de Sande, no início de abril, propôs que se considerasse o paralelo das ilhas Canárias e a partir desta, o hemisfério norte fosse da Espanha e o sul de Portugal. Desta forma, as ilhas descobertas, e que se acreditavam serem asiáticas, ficariam para Portugal. Naturalmente a Espanha recusou esta proposta.

O próprio Colombo, agora na qualidade de Almirante do Mar Oceano, deu a idéia de se dividir o mundo em duas metades usando um meridiano, ou seja, no sentido do pólo sul ao pólo norte. Tudo que ficasse a 100 léguas dos arquipélagos de Açores e de Cabo Verde seria de Portugal e o restante seria da Espanha. Assim nasceu a bula do papa Alexandre VI *Inter Coetera I* de 3 de maio de 1493, mas que pouco fez para sossegar Portugal. Logo em seguida, D. Francisco de Almeida foi nomeado para comandar uma armada portuguesa para as ilhas recém descobertas, e delas tomar posse a força, se fosse preciso.

A solução de Colombo foi apresentada como sendo idéia do papado, que deveria ser neutro. Mas como o cardeal Rodrigo de Borja, o papa Bórgia, era espanhol de Valência e devesse vários favores, financeiros principalmente, aos reis de Castela e Aragão, as bulas saíram com datas trocadas, evitando as suspeitas de Portugal. Assim, neste ambiente nebuloso, surgiu a bula *Inter Coetera II*, concluída em 28 de junho de 1493, mas datada de 4 de maio.

Outra bula, a *Eximiae devotionis*, na verdade de julho, mas datada de dois meses antes, dava para as novas terras da Espanha os mesmos privilégios que haviam sido dados para os territórios portugueses na África, tais como isenção de taxas, perdão total dos pecados dos exploradores, etc. E a bula *Piis Fidelium*, de 25 de junho, já definia como seria a catequização dos povos das

novas terras.

Desta vez Portugal reagiu negativamente, propondo a mesma divisão pelo paralelo dos arquipélagos das Canárias, salvo suas ilhas ao norte, apresentada anteriormente. Das insistências de Portugal em não abrir mão das terras do Atlântico Sul, saem as principais suspeitas de que eles sabiam das terras desconhecidas, já que as 100 léguas eram mais que suficientes para uma manobra necessária para levar seus navios para o Oriente, a manobra conhecida como Volta pelo Largo. Já os espanhóis acreditavam que os portugueses sabiam que para lá estariam as ilhas da Ásia.

Para forçar os portugueses a aceitarem o acordo, a bula *Dudum siquidem*, de 25 de setembro de 1493, aliás de dezembro, mudava as regras do jogo. Revogando o modo como os papas anteriores tinham garantido as terras de Portugal e Espanha, agora quem encontrasse e ocupasse primeiro era o dono legítimo. Mesmo se os espanhóis encontrassem terras em território português, poderiam tomar posse destas, apoiados pelo papa.

Como sempre acontece em tempos que antecedem disputas e guerras, a espionagem nos movimentos navais foi uma atividade prioritária. Colombo já se preparava para partir com pressa em uma nova armada com destino a, esperavam, Ásia, e os portugueses poderiam atacá-lo no caminho. Uma frota de apoio, liderada por Iñigo de Artieta, ficaria em Cadíz, comissionada para defendê-lo dos portugueses no estreito de Gibraltar, ou para manter os inimigos fora do Mediterrâneo. Quando, em 25 de setembro de 1493, Colombo finalmente partiu, foi instruído para evitar contato com terras ou navios portugueses. Sua armada era poderosa, com dezessete caravelas, três carracas e duas naus e cerca de 1500 homens.

Começou então, uma era de desaforos e conflitos entre os dois governos, até que em 1494 a ameaça de uma guerra com a França fez com que os reis da Espanha, buscassem um fim para o dilema do Atlântico. Portugal também passou a desafiar a autoridade do Papa Alexandre IV, que havia acabado com a soberania lusitana na África. Assim D. João II propôs a Espanha negociarem diretamente, sem a mediação do Vaticano.

Com o retorno de um mensageiro de Colombo, que trouxe sua carta *Memorial sobre el suceso de su segundo viaje a las Indias*, em que ele confirmava aos reis que atingira as ilhas do Oriente, inclusive as ilhas da Índia, uma negociação foi marcada com Portugal. Os espanhóis encontraram-se em Tordesilhas com os enviados de Portugal, D. Rui de Sousa, D. João de Sousa, Aires de Almada, Estevão Vaz, João Soares de Almeida, Rui Leme e Duarte Pacheco Pereira. Eles concordaram com a sugestão de estender-se a proposta anterior de 100 léguas, mas não queriam apenas 270 ou 350 léguas como

sugeriam os espanhóis. Só ficaram contentes com 370 léguas, a partir do arquipélago de Cabo Verde. Tal medida garantia bom pedaço do Brasil, supostamente desconhecido, da Cananéia, no litoral de São Paulo, até a baía de Maracanã, no Pará.

Finalizando o contrato, ficou assim combinado, que em dez meses uma comissão mista de cosmógrafos e pilotos deveria sair para marcar os limites do tratado, que nenhuma das partes iria recorrer ao papado sobre as decisões tomadas, e que respeitariam os territórios, comunicando achados nas terras da outra parte, e que Portugal assegurava a passagem dos navios espanhóis indo para o ocidente através de suas águas.

Além destes acordos, os reis espanhóis, ainda conseguiram que D. João II concordasse com concessões territoriais no Marrocos, de pesca nas áreas entre o cabo Bojador e Não, e atividades de corso (pirataria somente contra os inimigos do reino) entre o cabo Bojador e o Rio do Ouro. Além de uma exigência estranha: influenciar a própria sucessão real de D. João II, que havia perdido seu sucessor legítimo num acidente de cavalo e agora pleiteava nomear um filho seu bastardo, D. Jorge.

Os reis da Espanha conseguiram com a assinatura de Tordesilhas convencê-lo a escolher D.Manuel, filho do irmão do rei português D.Fernando, que tinha em seu sangue algo dos espanhóis, sendo primo-irmão da rainha Isabel. Além disto, arranjou-se o casamento de D. Manuel com D. Isabel, filha mais velha dos reis de Espanha. É interessante notar que graças as artimanhas da rainha espanhola D. Isabel junto ao papa, este se recusou a nomear legítimo o filho bastardo de D. João II.

O documento foi finalmente assinado em Tordesilhas pelos representantes de cada país, em 7 de junho de 1494, e confirmado pelos reis da Espanha em 2 de julho, em Aréval, e por D. João II em 5 de setembro, em Setúbal. Após a firma do tratado, os espanhóis tentaram em vão organizar a expedição mista para demarcarem os limites estabelecidos em Tordesilhas.

Chegaram até a marcar, em 7 de maio de 1495, data e local para o encontro de astrônomos, navegadores e delegados de ambas as nações, mas D. João nem ao menos elegeu os representantes de Portugal. Isto prova que os portugueses queriam adiar possíveis conflitos de localização, no caso de novas terras serem encontradas, ou mesmo tinham o desejo de que a coroa espanhola continuasse acreditando que as terras encontradas por Colombo eram terras asiáticas. Caso as terras do Brasil se tornassem conhecidas, Colombo seria desbancado e os espanhóis teriam a certeza de que seu plano de alcançar a Ásia pelo oeste seria impossível, e aí então poderiam criar problemas na rota portuguesa para as Índias, via sul da África. Somente em 7 de Junho de 1994, as

Marinhas de Guerra Portuguesa e Espanhola resolveram, simbólicamente, cumprir a cláusula do contrato e traçar no Atlântico a tal linha divisória.

Em outra consideração, a linha de Tordesilhas não dividiu apenas o oceano Atlântico e suas terras desconhecidas, mas dividiu o mundo como uma laranja, em dois pedaços. E no outro lado do pedaço espanhol caberia uma parte das terras orientais. A única vantagem para os portugueses seria uma divisão em latitude, ou seja, o hemisfério sul inteiro seria de Portugal, onde estariam as terras da Índia. Uma explicação simples para os portugueses terem aceitado o tratado de Tordesilhas é de que eles sabiam que o Brasil existia dentro dos seus limites estipulados.

Nestas disputas ficou registrado o comentário do rei da França ao tomar conhecimento da partilha do mundo pelos espanhóis e portugueses: “Qual a cláusula do Testamento de Adão diz que eu fico excluído desta partilha?”

D. Manuel, O Venturoso.

Em 1495 morria o príncipe perfeito D. João II, verdadeiro responsável pelas garantias das conquistas lusitanas no Atlântico, e mantenedor da exclusividade da rota para as Índias. Porém, mesmo com estas vitórias em vida, ele não conseguiu cumprir seus maiores sonhos, visitar a África e viver para ver a chegada as Índias, além de deixar o reino imerso em dívidas. É nomeado o seu sucessor em 27 de outubro de 1495, conforme a interferência espanhola havia maquinado em Tordesilhas, e D. Manuel I subiu ao trono.

Mais uma disposição de Tordesilhas se cumpriu: em outubro de 1497, D. Manuel I casa-se com D. Isabel, filha dos reis da Espanha. Nesta mesma época, a Espanha perde o sucessor ao trono, pois o filho dos reis espanhóis, que também se chamava João, morre sem deixar filhos. Assim, por um golpe do destino, o sucessor espanhol também seria o filho dos recém-casados. A sugestão era que D. Manuel I de Portugal passasse a ser príncipe herdeiro da Espanha, além de herdeiro do trono de Portugal, mas para isto ele teria que se mudar para lá, ficando sobre o domínio dos reis de Castela e Aragão.

Apesar da crise em que viviam os dois países, D. Manuel e a esposa se mudaram para a Espanha, onde D. Isabel viria a falecer ao dar a luz a D. Miguel da Paz, herdeiro legítimo dos reinos de Portugal, Castela e Aragão. Com a morte da esposa, D. Manuel I perdeu o direito ao trono da Espanha, e voltou para Portugal em 7 de outubro de 1498, tudo isto após apenas um ano de seu casamento. O herdeiro Miguel da Paz ficou na Espanha, em custódia dos avós, ficando combinado que em março de 1499, se os reinos de fato se unissem, as

administrações da fazenda e justiça ficariam a cargo de portugueses.

D. Manuel I entrou para a história das descobertas, engatilhada e pronta para a hora de seu maior sucesso: a viagem para as Índias.

Vasco Da Gama.

A 8 de julho de 1497, saiu de Lisboa com destino as Índias, uma frota composta de duas naus, uma caravela e uma naveta com suprimentos. As naus eram capitaneadas por Vasco e seu irmão Paulo da Gama e a caravela por Nicolau Coelho, além de pilotos experientes como Afonso Gonçalves, João de Coimbra, Pero de Alenquer e Pero Escobar. O outro barco era de Bartolomeu Dias, que, na verdade, deveria ter o comando de toda a frota. Mas o rei D. Manuel I, ao contrário de seu antecessor, D. João II, queria se aproximar da nobreza, e assim o comando do plebeu Dias caiu. Talvez existissem outras razões mais sutis, como a de que ele iria ser usado em uma missão secreta na mesma época, ou talvez o contato com a Índia exigia não apenas um bom navegador, mas um diplomata. Assim D. Manuel I escolheu o filho do governador de Sines, Vasco da Gama, para ser o descobridor das Índias.

Navegaram até o Cabo Verde, e Santiago, e de lá rumaram para sudeste até a latitude da Serra Leoa, para vencerem os ventos do sul, que no verão aparecem.

Neste momento a caravela de Bartolomeu Dias se separou da frota e rumou para Mina, seu destino. Os navios de Gama seguiram numa curva para o oeste, e depois sudoeste, manobra chamada de volta pelo largo, ou volta pelo mar. Tais manobras foram indispensáveis para não ficarem em calmaria no meio do Atlântico. A precisão da escolha desta rota leva a crer que já se sabia como navegar por ali, e mais, se sabia da costa brasileira a oeste, que ficava próxima a rota dos navios.

Ao longo do mês de agosto, a frota seguiu paralela a costa brasileira, avistando indícios de terra, como narrados no diário de bordo de Álvaro Velho: “E em 22 dias do dito mês (agosto) indo na volta do mar ao sul e a quarta do sudoeste, achamos muitas aves feitas como garções, e quando veio a noite tiveram contra o sudoeste muitas rijas, como aves que iam para terra. E neste mesmo dia vimos uma baleia e esto bem oitocentas léguas em mar.”

Nesta altura o escorbuto já começava a atingir alguns membros da tripulação, que foram então isolados do resto. Esta doença, também chamada de mal da gengiva ou mal da Luanda (na Angola) era assim conhecida, pois atacava as gengivas dos marinheiros que passavam mais de dois meses no mar. O

rompimento das paredes de vasos sangüíneos causava hemorragias, fazendo com que as gengivas inchassem e apodrecessem. O tratamento era cortá-las a navalha o que após muito sofrimento levava a vítima à morte. Séculos mais tarde descobriu-se que a falta de vitamina C, encontrada somente em alimentos frescos, era o que ocasionava esta doença. Nas viagens inglesas de James Cook ao Pacífico, no século XVIII, a conserva de repolho chucrute, além de limões e laranjas, foi o que manteve a saúde de seus tripulantes.

Na época, porém, acreditava-se que a doença provinha das condições imundas em que o barco navegava. As baratas, ratos e outras pestes infestavam os portos e de lá se alojavam nos barcos. Como os tripulantes se amontoavam para dormir no porão dos navios, era comum que fizessem suas necessidades fisiológicas por ali mesmo. Assim uma visita ao interior de um destes navios em viagem era uma descida a um ambiente escuro, úmido e fedorento. Aliás, existia um alarme natural para saber se o barco estava afundando. Se a água do mar estivesse entrando e lavando a sujeira do porão, não se sentiria mais o mau cheiro, o que significaria que o barco estaria afundando.

Ao cruzar o cabo da Boa Esperança, em 18 de novembro, e subir a costa leste africana, a frota logo chegou a Sofala, o porto extremo onde navios hindus e árabes chegavam na costa oriental da África. Havia ali, uma rica mina de ouro que se tornaria um dos objetivos comerciais dos portugueses. Dali em diante, Vasco da Gama encontrou não um mar desconhecido, mas a rota marítima milenar dos muçulmanos, que ia da Arábia até a China. Naturalmente, não deve ter sido fácil parar nos portos do caminho, pois eles eram uma novidade vinda de um outro mundo, o mundo cristão. Em Melinde recebeu uma ajuda valiosa, um navegador árabe veio a bordo e serviu de piloto durante o resto de sua viagem, seu nome era Ahmed Ibn Majid, famoso entre os seus. Durante a *mauasin*, ou monção de verão, ventos sopram no sul da Ásia, do oceano para o continente. Esta é a época certa para se chegar a Índia, segundo comentou o guia. No inverno os ventos se inverteriam, possibilitando aos navios regressarem a África e a Europa.

Os alimentos a bordo da naveta se esgotaram durante a viagem e, como era costume, ela foi queimada para que os seus segredos técnicos não caíssem em mãos estrangeiras. Chegando a Calicute em 22 de maio de 1498, os primeiros contatos não se deram tão suavemente como se esperava. Ao ser recebido no palácio do Samorim de Calicute, o regente se decepcionou com as ofertas do português. Produtos como açúcar, azeite de oliva, e objetos de uso doméstico, não eram sedutores para o monarca que ostentava ouro e jóias preciosas numa corte repleta de maravilhas. Ele recusou-se a negociar, o que fez com que Vasco da Gama partisse ofendido, após quase ter declarado guerra a

Calicute. Mesmo com o fracasso comercial, Vasco da Gama voltou triunfante à Portugal.

A Oposição Na Europa E No Oriente.

Em 10 de julho de 1499, a nau Bérrio chega a Lisboa e seu comandante comunica ao rei sua façanha, dando início a corrida para o aproveitamento comercial da nova rota inaugurada, o caminho português para as especiarias, que seria conhecido como a Carreira das Índias. O próprio Vasco da Gama só chegaria a Lisboa dias depois, na segunda e última nau, a São Gabriel.

Com a divulgação dos resultados da expedição de Vasco da Gama, muito se comentou na Europa do sucesso português, a maioria com admiração pelo feito. Mas ao menos dois estados não partilharam das comemorações. Veneza, que desde a queda de Constantinopla para os Turcos, havia se tornado o único meio pelo qual as especiarias ainda chegavam ao mundo cristão, acabara de saber que perdera seu monopólio.

A Espanha, que ainda acreditava que sua chegada às Índias se daria logo, assim que passassem as “ilhas” descobertas pelo Almirante Colombo, perdia a corrida e os direitos às nações orientais.

Em carta do monarca de Portugal aos reis da Espanha, ele salienta que as terras descobertas eram ricas e esplêndidas e que após contornar a África, o caminho era conhecido pelos árabes e navegável, e que as nações de lá eram cristãs. Esta informação errônea foi produto da visão das estátuas e monumentos hindus, as imagens de seus deuses, que Vasco da Gama tomou como muito similares aos símbolos católicos, as imagens dos santos, concluindo que deveriam ser cristãos de outra vertente, talvez uma facção religiosa, perdida, oriunda de Israel.

D. Manuel I também se preocupou em informar ao papa Alexandre VI, aos poderes clérigos, e a outros imperadores e reis próximos, assumindo para Portugal a soberania sobre os territórios atingidos. A D. Manuel não interessava entrar em conflitos com os reis espanhóis, pois necessitava da prata de Castela, para negociar na Índia.

Com o êxito português, os reis espanhóis decidiram revogar a concessão de exclusividade para o Almirante do Mar Oceano Cristóvão Colombo. Assim, entre 1499 e 1500, os comandantes Alonso de Ojeda, Cristóvão Guerra, João de La Cosa, Américo Vespúcio e Pedro Alonso Niño partiram para o Novo Mundo Espanhol, enquanto os comandantes Vicente Yanez Pinzón e Diego de Lepe partiram para explorações independentes na tentativa de

descobrir o caminho para as Índias via ocidente, talvez passando pelo litoral do Brasil.

Em 29 de agosto, D. Manuel I ouviu pela primeira vez o relato do próprio Vasco da Gama, e tomou conhecimento das implicações descobertas pelo navegador, que dificultariam a exploração comercial da nova rota. Um colaborador, batizado de Gaspar da Gama, com uma história muito curiosa, ajudou aos portugueses a saberem como funcionava a política dos hindus. A família deste personagem era natural da cidade de Posna, na Polônia, mas fugiu da perseguição cristã aos judeus promovida na Europa, se estabelecendo em Jerusalém, e mais tarde mudando-se para a Alexandria. Ali ele nasceu. Em busca de melhores condições de comércio, e para fugir de novas perseguições aos judeus, a família mudou novamente, desta vez para Bizâncio, e de lá para Meca. A família acabou se dispersando, e Gaspar converteu-se ao Islã para continuar na região.

Quando os portugueses se encontraram na ilha de Angediva, nas Índias, a caminho de Goa, Vasco da Gama recebeu a visita deste homem branco, de grande porte, que dizia ser prisioneiro ali há décadas. Desconfiado, Vasco da Gama o prendeu e o fez confessar: após suas peregrinações ele acabou na Índia, onde conseguiu um cargo de certa importância no exército local. Por falar muitas línguas, foi escolhido para participar deste plano para enganar os invasores portugueses.

Mas a possibilidade de seguir viagem com os portugueses, o fez mudar de lado e entregar os segredos muçulmanos. Ao fazer amizade com Vasco da Gama, converteu-se ao cristianismo, quando passou a se chamar Gaspar da Gama, em homenagem a seu padrinho. Por ter vivido entre estes povos, sua visão de como suas sociedades funcionavam ajudaram muito aos governantes portugueses a planejarem o desenvolvimento das futuras viagens de exploração comercial.

Com estes relatos, o rei D. Manuel I, o Venturoso, decidiu enviar à Índia, uma poderosa armada, para fazer frente as comunidades muçulmanas que abundavam por todo o trajeto, e dissipar possíveis resistências a comercialização com os portugueses. Esta nova expedição deveria abrir uma feitoria e uma missão cristã em Calicute, assegurando a partir daí, uma via de comércio, a ser mantida a qualquer custo. Mas a história reservava surpresas.

Parte III

A Viagem de Cabral

*Valeu a pena? Tudo vale a pena
Se a alma não é pequena.
Quem quer passar além do Bojador
Tem que passar além da dor.
Deus ao mar o perigo e o abismo deu,
Mas nele é que espelhou o céu.*

Fernando Pessoa

PARTE 3 – A Viagem de Cabral

A Nomeação Do Capitão-mor.

Apenas três meses após a volta da primeira nau de Vasco da Gama, foram iniciados os preparativos para uma segunda viagem. Com a data da viagem da armada marcada, os estaleiros da Ribeira das Naus, na margem do rio Tejo, trabalharam noite e dia para reformar ou construir os navios. O objetivo era partir o quanto antes, para aproveitar as épocas certas para a monção de verão e alcançar a Índia. As monções eram os ventos que sopravam do mar para o sul da Ásia no verão, conduzindo os navios para a Índia, e no inverno invertiam seu curso, possibilitando o regresso. Monção vem do árabe mauasin, que significa um fato repetido com periodicidade certa.

No início o líder da segunda expedição seria o mesmo Vasco da Gama, sendo Bartolomeu Dias designado para o comando de uma outra frota de caravelas, com destino a Sofala. Nada foi esquecido neste planejamento. Das cartas de marear até a quantidade de biscoitos para cada embarcação, da nomeação dos capitães até os padres que iriam acompanhar a armada. Mas, não se tem bem certeza porque, no dia 15 de Fevereiro de 1500, Vasco da Gama perdeu seu posto para um outro fidalgo da corte, chamado Pedro Álvares Cabral, um comandante militar de 32 anos.

Uma das tentativas de explicação diz que Gama defendia que os navios deveriam seguir sem paradas até contornar a extremidade da África. Como o rei queria que o Atlântico sul fosse visitado, em busca de um ponto de apoio para a nova rota da Índia, um outro cavaleiro da Ordem de Cristo foi escolhido.

Segundo filho do casamento dos nobres D. Fernão Cabral e D. Isabel Gouveia, Cabral era descendente de uma nobre estirpe que combateu ao lado de diversos reis de Portugal. Nascido entre 1467 e 1468, no castelo de Belmonte, fortificação que fora construída pelo rei D. Diniz, e que servia de sede para o feudo da família, desde que Álvaro Gil Cabral o defendeu em 1385, na batalha de Aljubarrota.

Na entrada do Castelo, o brasão da nobre família mostrava cabras, escolhidas por serem animais valentes e leais. Pedro Álvares Cabral foi educado na Corte de D. João II, e sagrou-se cavaleiro da Ordem de Cristo, provavelmente em lutas contra os muçulmanos no Norte de África.

Ele ganhava do rei a boa quantia de 13 mil reais por ano.

Mas por não ser o primogênito, Cabral não tinha direito a herança da família, o que o fez buscar fortuna em outras paragens. Seu maior feito talvez tenha sido se casar com D. Isabel de Castro, herdeira de uma das maiores fortunas do reino. Além de rica, ela era politicamente bem nascida, por ser neta dos reis D. Fernando, de Portugal, e de D. Henrique, de Castela, e ainda, ser sobrinha de Afonso de Albuquerque, que viria a ser um dos maiores conquistadores portugueses. Com ela teve quatro filhos: Fernando, Antônio, Constança e Guiomar.

O fato de ser um nobre rico e importante, e de ter feito alguns estudos de navegação com o bispo de Ceuta, D. Diogo Ortiz, deve ter ajudado a Cabral a ser o escolhido do rei D. Manuel para ser o capitão-mor da armada da segunda expedição para a Índia, embora a sua experiência náutica anterior não deva ter sido velejar mais longe do que até Ceuta.

Os Objetivos E Investidores Da Segunda Armada Para A Índia.

A armada de Cabral para a Índia tinha três incumbências definidas. A primeira era de ordem religiosa, com o apoio de Roma os expedicionários tinham a missão de catequizar os infiéis da Índia, e fundar missões e conventos. A segunda missão, de aspecto financeiro, tinha compromissos com patrocinadores e comerciantes de instalar uma feitoria, estabelecendo laços comerciais com os governantes locais. Até mesmo da Espanha vieram pedidos para a compra de especiarias, conforme demonstra a carta de 3 de dezembro de 1499, endereçada a Miguel Péres de Almagam, secretário dos reis de Castela e Aragão.

Para impressionar o monarca de Calicute e evitar repetir o vexame de Vasco da Gama, desta vez os presentes eram abundantes e ricos, incluindo moedas de ouro e prata, como os cruzados portugueses, justos e espadins de Portugal, e até moedas estrangeiras, como florins, ducados, coroas e dobras muçulmanas. A terceira e mais velada missão, cujas ordens se perderam no tempo, era a de tomar posse de uma terra já conhecida no caminho: o Brasil. Tal possessão no Atlântico Sul seria importante como base de provisionamento na rota para as Índias. Esta viagem também seria a primeira da história a passar por quatro continentes.

Como em todo centro comercial, viviam em Lisboa vários investidores, alguns até estrangeiros, que desde os tempos de D. Afonso já participavam das explorações comerciais decorrentes da expansão marítima. Uma viagem da dimensão da segunda armada para a Índia, foi um empreendimento acima das

possibilidades financeiras do reino. Assim, quando começaram a armar os navios para a viagem, alguns investidores estrangeiros logo se envolveram, como os banqueiros de Florença e Gênova, Bartolomeu Marchioni, Girolamo Sernige, Antônio Salvago, Luca Giraldi e Piero Strozzi.

Os Navios Da Frota.

A armada de Cabral foi a maior frota até então organizada em Portugal. Era composta por treze embarcações, sendo nove naus, três caravelas e uma naveta de mantimentos. Com os navios que partiram do rio Tejo seguiram cerca de 1.500 homens.

A frota estava organizada em duas divisões, a primeira sob o comando de Cabral que seguiria para a Índia, e a segunda, com apenas dois navios, sob o comando de Bartolomeu Dias, indo para Sofala, na África Oriental. O oficial Sancho de Tovar era o lugar-tenente que assumiria caso algo se sucedesse com Cabral. Este espanhol fugiu para Portugal em 1481, após ter matado por vingança o oficial de justiça espanhol que assassinou seu pai, um simpatizante dos portugueses.

Dos capitães da frota apenas alguns eram experientes marinheiros. A maioria era nomeada segundo importância familiar e posição na corte, inclusive na Ordem de Cristo. Os registros oficiais se perderam com o tempo, mas presume-se que além da Nau-Capitânea, a frota era composta da seguinte maneira:

Navios do Rei:

1. Nau Sota-capitânia de 200 tonéis e 160 tripulantes, do capitão Sancho de Tovar, apelidada de El-Rei;
2. Nau de 180 tonéis e 150 tripulantes, do capitão Simão de Miranda de Azevedo, talvez seu nome tenha sido Espírito Santo;
3. Nau de 180 tonéis e 150 tripulantes, do capitão Aires Gomes da Silva, talvez chamada de Santa Cruz;
4. Nau de 180 tonéis e 150 tripulantes, do capitão Simão de Pina, talvez a Flor de la Mar;
5. Nau de 180 tonéis e 150 tripulantes, do capitão Vasco de Ataíde, talvez a Vitória;
6. Nau de 180 tonéis e 150 tripulantes, do capitão

Nicolau Coelho, talvez a Espéria;

7. Caravela redonda de 70 tonéis e 50 tripulantes, do capitão Pedro de Ataíde, denominada São Pedro;

8. Naveta de mantimentos de 70 tonéis e 50 tripulantes, do capitão Gaspar de Lemos;

9. Caravela redonda de 100 tonéis e 80 tripulantes, do capitão-mor Bartolomeu Dias, da segunda divisão com destino a Sofala;

10. Nau de 180 tonéis e 150 tripulantes, do capitão Diogo Dias, da segunda divisão com destino a Sofala.

Navios Particulares:

11. *Caravela redonda de 100 tonéis e 30 tripulantes, do capitão Nuno Leitão da Cunha, denominada Nossa Senhora Anunciada. Propriedade de D. Álvaro de Bragança, Bartolomeu Marchioni, Girolamo Sernige e Antônio Salvago;*

12. *Nau de 130 tonéis e 40 tripulantes, do capitão Luís Pires. Propriedade de D. Diogo da Silva e Meneses e outros mercadores.*

A Nau Capitânea.

O navio em que viajava Cabral tinha capacidade de carga de 250 tonéis, sendo tripulado por 190 homens. Embora não exista certeza, acredita-se que seja a mesma Nau São Gabriel que levou Vasco da Gama à Índia.

Assim como nas outras embarcações, além dos marinheiros e soldados, faziam parte dos embarcados alguns sacerdotes seculares, monges franciscanos, um vigário, agentes comerciais, cosmógrafo, médico, intérpretes, indianos trazidos por Vasco da Gama, pajens e degredados.

A bordo estavam o feitor-mor Aires da Cunha; o escrivão Pero Vaz de Caminha e os demais seis membros da feitoria a ser instalada em Calicute; oito frades franciscanos; Gonçalo Madeira, um muçulmano que havia sido capturado em Tânger em 1478, e que agora servia de intérprete, juntamente com Gaspar da Gama e outros seis colegas.

O médico de bordo foi Mestre João, como era de costume na época, um estudioso de muitos campos. Ficou famoso por sua carta ter sido um dos três únicos documentos descrevendo a viagem de Cabral a chegarem até nós.

O principal clérigo da expedição era D. Henrique Soares de Coimbra,

um teólogo de grande influência na época e um futuro promissor. A ele foi dado uma cabine especial próxima a de Cabral. Os outros religiosos, que seguiam para encontrar os supostos cristãos hindus descritos por Vasco da Gama, dormiam junto aos demais tripulantes. Eram eles o frei italiano Maffeo, frei Francisco da Cruz, frei Luís de Salvador, frei Pedro Neto, frei João Vitória e frei Simão de Guimarães. Além destes, havia um vigário oficial e alguns capelães auxiliares.

Os soldados que seguiam na frota eram encarregados de garantir a segurança da feitoria, a ser aberta na Índia, e de defender os navios nas paradas ao longo do caminho. A sua maioria não eram bem treinada, nem bem equipada, vestidos com mantas metálicas, capacetes, e uns poucos com armaduras, e armados com o que havia de disponível na época, como lanças, espadas, maças, machados e arcos.

Os clérigos e soldados podiam dormir abrigados no porão do navio, já os marinheiros sempre estavam fora, dormindo no convés, entre os canhões, outros equipamentos de guerra e demais artefatos de marinheiragem.

Uma pessoa com muito poder a bordo era o escrivão Afonso Furtado, que além de manter a contabilidade do navio, também mantinha a chave e controle das despensas, mantendo rígido controle sobre os mantimentos a bordo, não deixando nem mesmo o capitão fazer uma visita desacompanhada as guloseimas do barco.

A Tripulação E O Seu Soldo.

As funções e salários dos tripulantes a bordo de um destes navios eram assim distribuídos. O capitão-mor comandava toda a esquadra, inclusive tomando as decisões militares, recebendo para tanto 10.000 cruzados (moeda antiga portuguesa, que equivalia a 3,5 grama de ouro) pela viagem; cada um dos outros capitães cuidava de seu navio, recebendo 1.000 cruzados para cada 100 tonéis de carga transportada em seus porões; o imediato transmitia as ordens do capitão para os marinheiros, por 500 cruzados; o piloto mantinha o barco no rumo certo, registrava o seu avanço, e conhecia a rota, por 500 cruzados; o mestre, contra-mestre e guardião cuidavam das áreas do convés do navio, respectivamente repartidas em proa, meia-nau e popa, com seus apitos característicos preservavam a ordem acima de tudo, por 300 cruzados; o carpinteiro reparava a embarcação quando necessário e construía objetos em madeira, por 300 cruzados; o calafate era responsável pela vedação do navio, que por ser de madeira tinha frestas que eram calafetadas, ou seja, recebiam tratamento para evitar a entrada de água, por 300 cruzados; o tanoeiro construía

e mantinha recipientes de madeira, como os barris de mantimentos, baldes e bacias, por 300 cruzados; o escrivão mantinha a organização das contas e dos víveres a bordo, por 250 cruzados pela viagem; o despenseiro tinha a chave do porão do navio e poder sobre os estoques, por 230 cruzados; o barbeiro mantinha o aspecto dos tripulantes, além de cuidar de ferimentos menores, por 230 cruzados; o cozinheiro alimentava os oficiais e viajantes mais ilustres, por 230 cruzados; os marinheiros faziam todo o trabalho necessário para manter o barco navegando, por 10 cruzados por mês; os grumetes eram os serviçais mais simples do navio, recebiam ordens de todos, fazia as tarefas mais sujas e pesadas e geralmente eram tratados com violência, por 5 cruzados por mês; os bombardeiros eram responsáveis pelos canhões do navio, que disparavam pedras e bolas de ferro, por 10 cruzados por mês; os soldados a bordo de cada nau eram recrutados entre as camadas mais baixas da sociedade portuguesa, não recebendo muita instrução nem equipamentos, por 5 cruzados por mês.

Os salários para os casados eram pagos com um ano de adiantamento, mas para os solteiros o adiantamento era de apenas seis meses, sendo o restante pago no retorno. Além do salário combinado, cada viajante podia trazer uma quantidade de quintais de pimenta, que seria comprada pelo governo português no regresso. Tal quantidade era correspondente ao posto do tripulante, e variava de 500 quintais (3 toneladas) para o capitão-mor, até 3 quintais (18 quilogramas) para os soldados rasos. Outras especiarias podiam também serem trazidas em caixas livres de impostos, chamadas de caixas de forra, sendo 10 caixas para o capitão-mor, até 1 caixa para os marinheiros.

Se houvesse espólios de batalha a divisão era da seguinte forma: primeiro o capitão-mor tirava uma parte, chamada de jóia, não superior a 500 cruzados. O lote era então dividido em cinco partes iguais, sendo um quinto para o rei, e o resto novamente dividido em três partes, sendo duas para o rei e a parte restante dividida em trinta e seis partes, sendo quinze para o capitão-mor, dez para os capitães dos demais barcos, quatro para os pilotos, três para os mestres, duas para os marinheiros e duas para os soldados.

Provisionamento Para A Longa Viagem.

Assim que um navio deixa o porto, ele tem que assumir que está sozinho, tendo que transportar tudo o que vai necessitar para alcançar um novo porto ou regressar para casa. No caso das explorações da Índia, os navios de Vasco da Gama saíram de Lisboa provisionados para passar até trinta e seis meses sem reabastecer. Já para a viagem da esquadra de Cabral, talvez por conhecerem o caminho, as provisões foram reduzidas para 12 meses apenas.

Mas a água potável não durava tanto tempo, e nem tinham os barcos capacidade de armazená-la. Eles tinham, obrigatoriamente, que parar em alguma aguada ao longo do caminho, para reabastecer. A ração líquida por cabeça, por dia, de água e de vinho era de uma canada para cada um, cerca de um litro e meio. O vinagre era distribuído a razão de um martel ou 1/16 da canada, e era usado tanto para alimentação quanto para higiene pessoal. Outro líquido distribuído regularmente era o azeite. Mas o cálculo da duração dos líquidos era afetado por outros fatores, sendo os mais comuns o apodrecimento da matéria em suspensão na água potável, o que ocasionava doenças e diarreias, vazamento dos tonéis, e o consumo elevado pelo comum excesso de tripulantes.

Os alimentos sólidos eram igualmente suscetíveis a deterioração normal de alimentos perecíveis, além de serem atacados por carunchos e ratos. Cada tripulante recebia o equivalente diário de 400 grama de biscoito, 350 grama de carne salgada, além de algumas cebolas. Entre os barris de alimentos, era comum descobrir um ou outro com a carne toda podre, pois muitas vezes as carnes eram salgadas molhadas, para pesarem mais, aumentando os lucros na hora da venda. Os alimentos, nem sempre tão bons, eram distribuídos mensalmente, e cozidos com água do mar sobre pequenos fogões armados sobre o convés, espalhados pelo navio, num constante perigo de incêndio. Somente aos capitães era permitido transportar animais vivos, como galinhas e ovelhas, para melhorar seu cardápio.

Nas várias reuniões antes da partida, Vasco da Gama havia recomendado a Cabral que parasse para se abastecer nas Ilhas de Santiago ou de São Nicolau, no Cabo Verde. Mas mesmo que não fizessem esta parada, a partir deste ponto, a esquadra ainda teria autonomia para atingir São Brás, 200 milhas náuticas além do Cabo da Boa Esperança.

A Partida Da Frota De Cabral.

No domingo, dia 8 de março de 1500, os navios ancorados no Rio Tejo, em frente a praia do Restelo, aguardavam seus tripulantes, sob a vista da multidão que veio para as festividades da partida. Toda população estava convidada para celebrar a partida desta segunda armada, inclusive os inimigos e espiões da corte, que aliás estava vestida de luto, como era hábito de se vestirem nas despedidas na época.

O rei D. Manuel I subiu ao altar, montado no cais de Lisboa, onde encontra-se atualmente a Torre de Belém, e simbolicamente passou a Pedro Álvares Cabral o comando da frota, entregando o estandarte régio e comunicando pequenas ordens de última hora. Ao seu lado, destacam-se figuras importantes para a expedição, como os financiadores, os capitães das naves da frota e estudiosos da época.

Após uma missa campal, o bispo D. Diego Ortiz lançou bênçãos a toda frota. Este mesmo bispo havia feito parte da junta científica que menosprezara o projeto de Colombo alguns anos antes. Uma procissão se iniciou então, seguindo até a Praia da Saudade, e de lá, entre choros e orações, os que partiriam foram sendo levados para os seus navios através de barcos a remo. O rei deixou os capitães beijarem sua mão pela última vez, e despediu-se dos seus enviados. Com todos a postos, os barcos desfraldaram suas velas, revelando as cruzes vermelhas da Ordem de Cristo, e ficaram a esperar pelo vento certo que os conduziria ao mar e ao seu destino.

No dia seguinte, por volta do meio-dia, os aventureiros levantaram os ferros, e se fizeram ao mar, aproveitando a maré favorável, com a Nau Capitânea de Cabral à frente. Seus postos e cargos, nobres ou plebeus, não importavam naquele momento, todos deviam estar refletindo sobre a longa aventura a frente, enquanto observavam a antiga Lisboa, com suas ruas e becos, onde moravam cerca de sessenta mil pessoas, e o imponente castelo de São Jorge, construído no século V, lentamente desaparecerem no horizonte. Logo o primeiro obstáculo foi vencido, e os barcos deixaram para trás os conhecidos bancos de Cachopos, já na saída para o mar.

Ao se afastarem da costa lusitana, os marinheiros entenderam que esta seria uma viagem igual as outras da época, ou seja, que grande parte deles jamais retornaria. Mas ao menos um consolo para os mortos: a indulgência do papa valia igual a do movimento das Cruzadas, todos iriam para o céu.

Alhos E Cebolas, O Cotidiano A Bordo.

O cotidiano a bordo era repleto de afazeres, como revezar no turno de

navegar, consertar as velas e o barco, limpar convés e paióis, e realizar manobras, que sempre requeriam muitos homens. Só a vela do mastro principal necessitava de dezoito homens para manuseá-la, e para a vela da frente, a traquete, quatorze homens. Para se reconhecer as velas, que eram guardadas dobradas sobre a borda do convés, elas traziam escritos como *Avem Maria*, *Pai nosso*, *Gloria Patri*. Ao serem içadas, exibiam as cores do país, neste caso da Cruz da Ordem de Cristo.

Um contingente como o desta expedição representava quase 1,5 por cento da população de Lisboa. Assim muitos tripulantes eram novatos de origem simples e sem experiência de mar. Um dos métodos para garantir as manobras corretas, era colocar uma réstia de alho de um lado da embarcação, e um molho de cebolas do outro. Assim para se virar o barco gritava-se : “Virar a Cebola, ou virar ao alho.” Não havia confusão.

Naturalmente havia música e contos de monstros e terras maravilhosas. Mais de monstros, alguns com cabeça humana e corpo de serpente, outros em forma de dragões, que se não soltavam fogo pelas ventas, devia ser devido a água salgada. Os passatempos a bordo se resumiam em peças teatrais, censuradas pelos religiosos, e que portanto deviam ser muito enfadonhas. Todo tipo de jogo ou literatura que não fosse o livro santo eram proibidos, mas naturalmente haviam rodas clandestinas de dados e de cartas, onde se apostavam dinheiro, alimentos e roupas. Aos sábados havia uma missa para todo mundo, assim como nos feriados e dias santos. Os casos de disputa a bordo, eram resolvidos por oficial de justiça chamado de meirinho, ou alcáide.

O mal do mar, o enjôo, foi inevitável para muitos marinheiros, sobretudo os que viajavam por mar pela primeira vez. Há relatos de que no auge do desespero, um marinheiro preferiu se atirar ao mar do que permanecer sofrendo.

O Lento Progresso Rumo A Santa Cruz.

A frota passou pelas ilhas Canárias, possessão espanhola, no dia 14 pela manhã, sem parar, pois não desejavam se provisionar ali e nem perder os bons ventos que sopravam. Continuaram em seu curso até atingirem os ventos alísios, assim chamados por serem constantes, e que por isto alisam o mar. A velocidade média da frota era muito boa, cerca de 4,8 nós, o equivalente a oito km por hora, uma média excelente para aquele tipo de embarcação.

Em 23 de março a frota chegou ao Arquipélago de Cabo Verde, mas também não fez escala, embora estivesse instruído para que ali trouxessem água a bordo, pois os barcos não estocavam o suficiente para chegar á Índia. Deste

arquipélago, para evitar as correntes e vento desfavoráveis da Guiné, a frota saiu para o sudoeste, em direção ao mar aberto com vento oeste de través. No dia seguinte perdeu de vista a nau de Vasco de Ataíde, exatamente quando deixava no horizonte a Ilha de São Nicolau, do Cabo Verde.

Este fato foi registrado sem explicações, pois segundo o relato do escrivão Pero Vaz de Caminha não houve qualquer tempestade, tanto que puderam empreender atividades de busca, o que seria impossível no cenário caótico de uma tempestade, com tantos barcos próximos. As tentativas de encontrá-la não resultaram em nada. A única explicação plausível, é que nesta região a neblina e a poeira soprada do continente africano podem ter separado a nau e ocasionado um naufrágio ao bater em algum obstáculo ou baixio. Mas é curioso o modo como ficou registrado este episódio na carta de Caminha, sem muita emoção ou mesmo importância.

Entre os dias 29 e 30 do mesmo mês, ao cruzarem a zona de calmarias equatoriais, conhecida como doldrums (do inglês desânimo), por volta de 5° Norte, uma calmaria os pega e ficam alguns dias à deriva, rumando lentamente para o oeste. O ambiente a bordo era pesado, pois ninguém sabia quanto tempo iriam ficar ali, sacudindo ao sabor das ondas sem ter vento nas velas para se moverem. O clima quente contribuía para o desânimo geral.

Mas felizmente, a 1 grau e 15 minutos ao norte da linha do Equador, encontraram ventos fracos e iniciaram a conhecida manobra da Volta pelo Largo, seguindo em direção sudoeste, rumo aos ventos alísios de sudeste, e ao Brasil. Um grande evento marcou a data de um mês no mar, a 9 de abril: o cruzamento da linha do Equador, importante para quebrar a monotonia da viagem e marcar uma conquista, elevando assim o moral de todos a bordo. Existe uma tradição antiga para a passagem do Equador, segundo a qual os passageiros e marinheiros de primeira viagem dão presentes a tripulação, ou são amarrados a uma corda e baixados 3 vezes ao mar, num batismo salgado.

Em 10 de abril, a rota foi corrigida para sul-sudoeste e a frota passou entre o continente e a ilha de Fernando de Noronha, logo caindo na denominada corrente marítima do Brasil, e assim sofrendo um aumento em sua velocidade rumo ao sudoeste. Por volta do dia 18 eles estavam na altura da Baía de todos os santos, na Bahia, a 13° Sul. Daí, o vento começou a soprar de leste e começaram a seguir rumo sudoeste, aproximando-se da costa cada vez mais.

Chegada A Terra Desconhecida.

A viagem correu calmamente, sem tempestades, ao contrário do que se disse mais tarde, em rumores, como desculpa pela alegação de terem chegado ao

Brasil por acaso. A 17 de abril os sacerdotes dos barcos celebraram a sexta-feira santa no mar, uma data temida, mas que ao menos desta vez passou plácidamente. Mantendo a tradição nas refeições deste dia, a carne foi substituída por queijo, cereais e peixe. O domingo de Ramos, dia 19, começou com uma missa com pompas, celebrada no convés da nau capitânea. Até música de órgão, tocado pelo Frei Maffeu, animou o dia de festa, que teve refeição mais generosa, com doses extras de vinho. Neste dia a santa padroeira da nau, Nossa Senhora da Boa Esperança, foi homenageada.

Com vento vindo do leste, e a menos de trezentos quilômetros de terra, uma surpresa comoveu e exaltou a marinhagem no dia 21 de abril. Os tripulantes pescaram gramíneas, botelhos e rabo d'asno, amostras de vegetação vindas de terra próxima. A 17º de latitude sul, e com o vento leste soprando sobre eles, poderiam nesta altura, desviar a rota e seguir para o cabo da Boa Esperança, contudo continuaram progredindo rumo ao oeste e ao Brasil.

Pela manhã de 22, quarta-feira, descreveu Pero Vaz de Caminha que foram sobrevoados por aves fura-buxos, uma espécie de ave de corpo escuro e cabeça branca, comuns nos Açores e no nordeste do Brasil. Mais tarde, no mesmo dia, avistaram terra, primeiro um monte muito alto e redondo e outras terras mais baixas ao sul dele, com muitos arvoredos. Ao monte alto, o capitão pôs o nome de Monte Pascoal, cujas serras mais baixas ao sul, só são vistas quando se navega do Sul para o Oeste, ou seja, se Cabral tivesse alcançado o litoral à altura do Espírito Santo e depois subido em direção à Bahia, o que pode demonstrar que ele estava em busca de um ponto específico, em terras já conhecidas.

Se tivesse chegado ao Brasil por acaso, Cabral estaria navegando em outra direção, provavelmente para o noroeste. Após 43 dias de viagem, tendo-se afastado da costa africana, a esquadra ancorou a seis léguas, ou 19 milhas da costa, em dezenove braças de profundidade.

Amanhecer No Paraíso.

Na manhã seguinte, dia 23 de abril, a frota levantou ferros e aproximou-se cautelosamente da terra, primeiro as mais leves caravelas, e depois as naus. Não é difícil imaginar o clima de excitação e medo que rondava os marinheiros, comandantes e demais tripulantes da frota. Com uma corda amarrada a um peso de chumbo para indicar a profundidade, prosseguiram sondando e sondando, até ancorarem a uma milha e meia da foz do rio do Frade, ou, segundo outros historiadores, do rio Caí. Ao avistarem movimento na praia,

o capitão-mor convocou uma reunião dos capitães, na qual decidiram tentar entrar em contato com os indígenas.

Enviando um bote a terra com Nicolau Coelho e o intérprete Gaspar da Gama, o contato com os indígenas foi estabelecido. Avistando inicialmente oito indígenas na praia, logo viram que já somavam cerca de vinte, vindos de dentro das matas. Remando até a praia, os indígenas se aproximaram do barco, descansando seus arcos na areia, conforme o pedido, por meio de gestos, de Nicolau Coelho. Mas o contato não pode ser melhor devido ao barulho das águas na arrebentação das ondas, que dificultava qualquer tentativa de se entenderem. Ainda assim, conseguiram trocar um barrete vermelho, uma carapuça de linho e um chapéu preto, por um cocar feito com penas de aves compridas e curtas, e um colar de contas pequenas e brancas. Estes indígenas, habitantes do litoral brasileiro na Bahia e entre Santos e Bertioga, eram os Tupiniquins. Junto com outras tribo formavam os Tupi-Guaranis, que se espalhavam por todo o litoral brasileiro.

Naquela noite, uma forte ventania de sudeste arrastou as naus ancoradas e fez com que os capitães saíssem de madrugada rumo ao norte, em busca de um lugar seguro para fundeio. Eles levaram todo o dia seguinte para percorrer 32 milhas, passando pelos recifes de Corumbaú e pelos paredões de Trancoso, até encontrarem o rio Brasil, atual rio da Barra, e os arrecifes que marcam a entrada da baía de Cabrália, onde fundearam os primeiros barcos em 11 braças de água, cerca de 23 metros.

Como haviam chegado ali no entardecer, o Comandante Cabral envia seus piloto Afonso Lopes para examinar a baía, que achou muito grande e segura, podendo receber centenas de barcos. O piloto encontrou dois índios pescado em uma canoa, e os capturou, levando-os para serem interrogados na nau capitânea. Dos relatos de Caminha sabe-se que os portugueses ficaram bem mas impressionados com os índios, do que o contrário. Um dado aquietou os portugueses, os índios não eram circuncidados e portanto pareciam não ter sofrido influência dos povos árabes, como os da África.

Em 25 de abril, o restante da frota entrou em Porto Seguro, e uma reunião entre os capitães aconteceu na nau de Cabral. Decidiu-se devolver em liberdade os dois indígenas aprisionados, junto com presentes para os nativos. Também enviaram o prisioneiro Afonso Ribeiro, que desembarcou junto com eles na praia, onde encontraram duzentos índios armados de arcos e flechas, que a pedido de seus companheiros nos botes, depuseram as armas. E aí começaram as trocas de presentes entre os marinheiros e os indígenas. Os nativos até ajudaram no reabastecimento de água e lenha, já que Cabral não havia feito o reabastecimento no Cabo Verde, como foi aconselhado por Vasco da Gama, fato

que parece corroborar com a teoria de que ele já pensava em parar nestas terras desconhecidas.

Ao contrário do procedimento adotado durante as conquistas na África, houve uma preocupação em ganhar a confiança dos indígenas brasileiros com presentes, e de não os seqüestrar para enviar a Portugal. Este fato pode ser um forte indício da intenção, desde antes da partida, de se estabelecer nestas terras um ponto de aguada no caminho para a Índia. Os portugueses tinham a intenção de deixar um degredado entre os indígenas, para aprender os seus costumes e línguas, mas estes não permitiram que o prisioneiro ficasse, e ele teve que retornar ao navio.

O Primeiro Altar Cristão.

Com a chegada do domingo de Páscoa, os navegadores armaram um altar na pequena ilha de Coroa Vermelha, onde uma missa foi rezada. Por acreditarem que se tratava de uma ilha apenas, os comandantes e nobres presentes tomaram posse destas terras para o rei de Portugal, nomeando-a Ilha de Vera Cruz. A missa de Páscoa foi celebrada pelo frei Henrique Soares de Coimbra, que mais tarde viria a ser o bispo de Ceuta, e passar por uma série de cargos importantes até se tornar um líder inquisidor, conduzindo a primeira queima de um judeu em Portugal.

Após esta cerimônia o território passou a ser formalmente incorporado às propriedades da coroa lusitana, e a Ordem de Cristo, conforme registrado por Pero Vaz de Caminha.

No mesmo dia houve mais um encontro de capitães, que decidiram que um navio subiria a costa, explorando um pouco mais estas terras, antes de rumar de volta a Portugal para comunicar o achamento. Nesta viagem nenhum índio ia ser capturado, mas ao contrário, dois degredados seriam deixados para trás para aprender a língua e costumes dos povos locais. Depois do encontro, a maioria dos viajantes foi para a terra, aproveitar um dia de folga. Para terminar bem o dia festivo, Diogo Dias deu um baile para portugueses e índios.

Eles permaneceram na baía Cabrália, em Porto Seguro, até 2 de maio. Ali a naveta de alimentos repartiu sua carga com as demais embarcações e uma grande cruz foi erguida, assinalando o bom abrigo e o local de reabastecimento de água para futuras expedições. Um astrolábio de pau foi armado na praia, mais confiável que os de latão a bordo, e a latitude da baía foi estimada. De fato, a posição encontrada, 17º Sul, é quase igual a posição real, 16º 21' Sul, ou seja, um erro de apenas 39 milhas náuticas.

Após a segunda missa, a naveta de mantimentos partiu para Lisboa com as cartas dos tripulantes, comandada por Gaspar de Lemos, e no dia 2 de maio, a frota levantou ferros rumo a Índia. Na praia ficaram os dois degredados, chorando, deixados para viverem entre os índios. Junto deles, alguns desertores das naus, que decidiram ficar por ali, uns grumetes que preferiram os riscos da aventura na terra desconhecida, aos conhecidos maus tratos a bordo.

Cartas Para Casa.

Enquanto o resto da frota seguia para Calicute, o navio que retornava à Lisboa com as notícias da descoberta, levava também presentes para o rei, como araras e papagaios, aves desconhecidas até então, objetos Tupiniquins, como arcos, flechas e enfeites, além de amostras de plantas e pedras sem valor comercial. Um indígena seguiu na nave, por vontade própria até onde se sabe. Ele causou furor na corte portuguesa, que não sabia como classificá-lo na evolução humana, e não cansavam de admirar suas peculiaridades.

Das várias cartas que seguiram para o rei, escritas pelos capitães, escrivães, nobres e religiosos, somente três documentos chegaram até nós. Talvez porque nenhum deles apresentassem detalhes náuticos precisos, ou talvez porque as demais tenham sido destruídas no incêndio de Lisboa, em 1580, ou no terremoto de 1755. De qualquer forma, desapareceram documentos que poderiam confirmar ou negar a intencionalidade do descobrimento do país, como os borrões originais das ordens reais dadas a Cabral, bem como todos os relatórios dos comandantes das naves da frota.

O documento mais famoso ficou sendo a carta de Pero Vaz de Caminha, escrivão que fazia parte da frota com a função de registrar as contas da feitoria de Calicute, portanto um homem puramente burocrata, sem conhecimentos ou experiência em expedições náuticas. A carta do verdadeiro escrivão oficial da expedição, Gonçalo Gil Barbosa, nunca foi encontrada.

O segundo documento é a carta ao rei, do Mestre João Faras, bacharel em artes e medicina da corte portuguesa. O ponto mais curioso desta carta, escrita em primeiro de maio, é que ele pede ao rei que procure no mapa mundi, que tem Pero Vaz Bisagudo, e veja o “sítio desta terra”, e avisa que o referido mapa não certifica se a terra é habitada ou não, pois é um mapa-mundi antigo, onde também consta a Mina de São Jorge. Narra ainda algo sobre os índios e suas guerras locais, e reclama que, apesar de estar ferido com uma chaga na perna, do tamanho da palma da mão, e do barco ser muito pequeno, ele manda as estrelas já situadas que não foram muitas, pois só pode medir os graus em terra, pois no mar mexia muito.

Mas identifica a constelação do Cruzeiro do Sul e manda o esboço para o rei. E termina sugerindo que os navegantes deveriam guiar-se pela altura do sol, e não por outra estrela, e usarem o astrolábio e não o quadrante ou outro instrumento.

A terceira carta ficou denominada de Relação do Piloto Anônimo, que seguiu com a naveta até Lisboa, tendo assim a chance de explorar mais a costa do Brasil. Portanto, nesta descrição do território, enquanto Caminha e Mestre João assinam da ilha de Santa Cruz, o piloto anônimo já dá sinais de desconfiar que se trata de uma terra firme, ou seja, um continente.

Muitas outras cartas particulares, desconhecidas, seguiram para os familiares de marinheiros, soldados e outros membros da expedição. Embora nem todos os passageiros e tripulantes soubessem escrever, os que o sabiam fizeram algum dinheiro cobrando para redigir as mensagens da saudade.

Os tripulantes da naveta chegaram em Portugal em junho ou julho de 1500, e encontraram a corte em preparativos de casamento real. D. Miguel da Paz, herdeiro legítimo dos três reinos da Península Ibérica, Portugal, Castela e Aragão, havia falecido em Granada. Com a morte do herdeiro, o destino do trono dos reis espanhóis caiu sobre D. Joana, a louca, e seu filho Carlos. Já Portugal ficara sem herdeiro direto, o que forçou o rei a se casar o quanto antes. Como esposa foi escolhida a terceira filha dos reis da Espanha, D. Maria. Para manter as relações com os futuros sogros até passar esta fase conturbada, o rei de Portugal ocultou a notícia da descoberta do Brasil.

A verdade só foi revelada a eles em 28 de agosto 1501, um ano após a chegada da naveta de mantimentos, e após o regresso de todas as naus da expedição de Cabral. Na carta enviada aos reis da Espanha, D. Manoel não transmitiu a mesma euforia que havia sido usada quando da notificação da descoberta do caminho para a Índia, chegando mesmo a dizer que o descobrimento do Brasil foi um ato milagroso. Nenhum dado geográfico foi incorporado, nem se fez menção da nova expedição de Gonçalo Coelho, já a caminho do Brasil. Curiosamente, apesar do aparente desprezo pelas novas terras, uma pena de morte foi imposta para quem revelasse segredos náuticos sobre o Brasil.

Em maio de 1501, João da Nova, comandante da terceira armada para a Índia, abasteceu a sua frota de água e lenha no Brasil, em Pernambuco.

Derrubando A Tese Da Casualidade.

Embora possa parecer incrível, o rumor de que o Brasil havia sido descoberto

por acaso, não surgiu no retorno das naus cabralinas a Portugal. A partir do século XVI, historiadores como Antônio Galvão, Fernão Lopes Castanheda, Faria e Sousa, Gaspar Correia e João de Barros, começaram a contar a história de maneira diferente, onde o desvio da frota de Cabral deu-se por uma forte tempestade, longa calmaria ou mesmo um motim. Em 1627 o historiador brasileiro, frei Vicente de Salvador, adotou a tese da casualidade, e em 1730 o baiano Sebastião Rocha Pita, formulou pela primeira vez, a afirmação de que o descobrimento deu-se por acaso.

Sobre a suposta tempestade, que teria desviado os navios de seu rumo, é fácil deduzir que ela nunca existiu. Além de não ser citada em nenhum dos três documentos oficialmente reconhecidos, seria impossível que uma frota com este tamanho, de doze navios, conseguisse manter-se coesa em tempo tão ruim, como seria necessário para desviar tanto a sua rota. Sabemos que os navios chegaram juntos a costa brasileira, ancoraram e exploraram juntos. Sem dúvida não foi devido a mau tempo que os portugueses chegaram ao Brasil. Caso houvesse mesmo uma tempestade, a frota provavelmente se dispersaria no meio do Atlântico, e os que chegassem ao Brasil, bateriam nos recifes de Pernambuco. Naquela época do ano, a tempestade viria de noroeste ou sudoeste e não traria os navios em direção a oeste.

Outra tese que surgiu, foi a de uma longa calmaria, que teria feito com que os barcos ficassem a deriva até a costa brasileira. Da mesma forma, tal calmaria não está narrada em nenhuma carta, ao contrário, Caminha cita correções voluntárias de curso para as quais é necessário vento. Uma calmaria em que os barcos fossem impulsionados somente pela corrente marítima os levaria para o oeste pela linha do equador, e ao chegarem em Fernando de Noronha, a corrente os levaria de volta ao oceano em direção a África e não para Porto Seguro, a sudoeste. Sobretudo na época de março a setembro, quando a corrente que traria os barcos para o oeste encontra resistência da corrente equatorial sul, na altura do cabo de São Roque. Portanto, se por acaso chegassem as terras brasileiras, tal contato se daria no nordeste e não centenas de milhas abaixo, onde a costa entra para sudoeste, ficando mais distante de um navio executando a manobra de volta pelo largo.

Os navios de Cabral se dirigiram bem ao sul antes de entrar para o continente, na altura da latitude de 17° Sul, evitando assim obstáculos naturais. A prova de que a aproximação deu-se pelo sudeste, está na descrição do avistamento do Monte Pascoal, registrada por Caminha. Segundo ele, o Monte estava em meio a outros morros, ponto de vista somente obtido de uma determinada direção de aproximação, e não do nordeste ou do leste, quando o monte aparece só, isolado. Do percurso de seus navios pode-se deduzir que

buscavam intencionalmente um local seguro, de boa profundidade e águas abundantes, para ser marcado e usado em expedições futuras. Outro fator interessante é o fato de fazer a ancoragem tão longe dos limites do tratado de Tordesilhas, obviamente para evitar qualquer conflito posterior de posse com os espanhóis.

O afastamento da costa africana para a manobra de Volta pelo Largo, poderia ter sido bem menor, impossibilitando o avistamento de terra. Os pilotos e cosmógrafos que compunham a frota eram mais do que eficientes para que notassem qualquer erro de rota tão grave, a ponto de desviá-los tanto para o oeste. De fato, Mestre João afirma que os pilotos da frota acreditavam terem se desviado mais do que realmente comprovaram, quando tiraram medidas na baía de Cabrália. Caminha descreveu que seguiram o caminho normalmente, no *mar de longo*, o que pode indicar que a rota já era pré-estabelecida. Outro fator colaborador desta teoria, é o de que o ponto encontrado para a parada, Porto Seguro, é um dos únicos abrigos naturais da costa brasileira cuidadosamente escolhido, pois um pouco mais ao norte ou mais ao sul o litoral não oferece abrigo. É como se de propósito as naus tivessem descido a 17° Sul antes de virarem, para evitar os recifes e baixios, rota adotada até hoje por velejadores modernos.

As instruções do rei eram explícitas quanto ao aproveitamento das embarcações, e Cabral tinha até a permissão para comprar mais navios, caso fossem necessários para transportar as valiosas especiarias de volta a Europa. Como se justifica então o sacrifício da naveta, para que levasse as novas do achamento de volta ao rei? Outra instrução dada por Vasco da Gama tem a ver com a pressa em se atingir a Índia. Gama avisa a Cabral para não parar na ilha de Santiago, caso suas reservas de água bastassem até São Brás, já no oceano Índico. Mas Cabral perdeu tempo e vento preciosos para se desviar mais do que o necessário para o oeste, e permanecer por uma semana em águas brasileiras. A explicação lógica, é de que Cabral tinha ordens secretas para agir no achamento do Brasil.

A utilidade do Brasil é logo notada na carta de Caminha. Descrevendo as riquezas da terra, entre elas catequizar tantas almas boas, ele logo cai para o problema da pousada, ou ponto de apoio, de quem iria viajar para a Índia. Com a decisão real de se enviar uma frota por ano para a busca das especiarias, o uso do Brasil como ponto de reabastecimento, em meio ao longo trajeto de quase três mil milhas náuticas da manobra de Volta pelo Largo, era muito bem vindo.

Ainda sobre a carta de Caminha, o termo usado para descrever o acidente é *achamento*, o qual alguns estudiosos de línguas da época caracterizam como o achamento decorrente de uma procura, e não do acaso. Para

exemplificar, o mesmo termo foi usado quando do *achamento* da Índia por Vasco da Gama. Ele sabia que a Índia existia e não a descobriu, mas a achou.

O surgimento do boato da descoberta casual pode ter se originado do aparente descaso da coroa portuguesa em relação aos primeiros anos do achamento do Brasil. Na verdade a exploração do Brasil foi adiada, pois a Índia, com suas sedas e especiarias, era muito mais atraente, e o Brasil só foi começar a ser explorado quando as viagens para a Índia se tornaram inviáveis.

Nos Domínios Muçulmanos.

Zarpando de Porto Seguro em 3 de maio, Cabral e sua frota seguiram pela costa brasileira rumo ao sul, até atingirem o litoral de Cabo Frio. Deste percurso, em que a terra não acabava, surgiu a idéia de que a terra não era ilha, mas sim, continente. Ao rumar para o alto mar em 5 de maio, a frota deslocou-se para sudeste, dando continuidade a famosa manobra da Volta pelo Mar. No meio da travessia avistaram por várias noites um cometa com uma longa cauda, talvez um presságio do que estava por vir.

Ao alcançarem o cabo da Boa Esperança, ao final do mês, uma tempestade afundou quatro barcos, os de Luís Pires, Aires Gomes e Simão de Pina, além da caravela de Bartolomeu Dias. Ironicamente, junto com mais 380 homens, o verdadeiro merecedor de crédito pela Volta do Mar foi derrotado pelo mesmo Cabo que o imortalizou.

Com os barcos remanescentes, os homens de Cabral atingiram Sofala no dia 16 de julho, e Moçambique no dia 20. Eram apenas cinco embarcações, todas em mau estado, que se reencontraram na ilha de Quiloa. Em 26 de julho, Cabral chegou a Kilwa, mas não conseguiu entender-se como o governante local, o xeque de Sofala, Ebraeno. Mas melhor sorte o esperava, quando em 2 de agosto, chegou a Melinde, e foi recebido com cordialidade pelo xeque Omar, que cedeu um piloto hindu para guiá-lo até a Índia.

Chegando em Calicute, em 13 de setembro, encontrou muitos obstáculos, embora os encantos da cidade seduzissem os portugueses. Ali, ancorou segundo as ordens dadas por D. Manuel quando da saída de Lisboa, com as naus juntas, e com todas as pompas possíveis, para impressionar o monarca oriental. Assim permaneceu ancorado, em frente a cidade, até conseguir um encontro com o líder Samorim, o que ocorreu no final do mês. Os presentes desta vez, eram mais dignos e agradaram ao Samorim, que deu a permissão para a construção da feitoria portuguesa.

Mas, em 16 de dezembro, a feitoria foi atacada por hindus encitados

por mercadores árabes, que sentiram a ameaça a seu monopólio. Os homens na feitoria, não mais que trinta, não conseguiram fazer frente aos assaltantes, que eram cerca de trezentos. O próprio feitor Aires Correa e o escrivão Pero Vaz de Caminha morreram no ataque. Em represália, Cabral bombardeou a cidade com os canhões dos navios por dois dias seguidos, causando muitas mortes e destruição. Ele provou que tinha mais valor como um guerreiro cruzado do que como comandante navegador.

Depois de bombardear Calicute e apresar barcos árabes, a conselho de Gaspar da Gama, Cabral seguiu para o sul por mais de 100 milhas, até atingir Cochim, onde fez tratados comerciais vantajosos com o xeque local, que não se dava com o xeque de Calicute. Ao abrir ali uma nova feitoria, pode finalmente carregar as naus com especiarias e produtos locais, e em 16 de janeiro de 1501 começou a retornar para Lisboa.

Volta A Lisboa E O Triste Fim Do Comandante.

Ao passarem pela cidade de Melinde no caminho de volta, o navio de Sancho de Tovar encalhou num banco de areia, e por estar tão pesado das especiarias que levava não conseguiram salvá-lo. Cabral ordenou que a embarcação fosse incendiada, como era costume nestas viagens ao estrangeiro.

Dias após cruzarem o Cabo da Boa Esperança, sem contratempos desta vez, encontram em Bezeguiche a 2 de junho de 1501, o capitão Diogo Dias, que havia se perdido da frota durante a tempestade no Cabo da Boa Esperança, na viagem de vinda. Eles haviam desviado para Mogadíscio, na Etiópia, entrando no Mar Vermelho, tornando-se um dos primeiros barcos cristãos a navegarem naquelas águas.

A bordo só restavam sete homens em muito mau estado. Agora eram seis barcos na frota, as naus de Cabral, Nicolau Coelho, Simão de Miranda, Pero de Ataíde, Diogo Dias e a caravela de Nuno da Cunha. Neste mesmo lugar, encontrou outros navios portugueses, e neles um ilustre estrangeiro, Américo Vespúcio, de Florença, em missão de exploração as terras que Cabral havia tomado posse. Mais uma vez o converso Gaspar da Gama entra em cena e impressiona Vespúcio com informações úteis a sua missão, e seria, mais tarde, elogiado nos relatos do florentino.

O comandante Cabral chegou a Lisboa em 21 de junho de 1501, e foi recebido pelo rei para narrar os feitos de sua campanha, além de prestar contas das cargas ricas trazidas do oriente. Sua recompensa foi uma pensão de 30 mil reais por ano. Mas Cabral foi pouco a pouco se apagando do cenário marítimo,

quando recusou voltar a Índia, na condição de segundo em comando da chamada armada da vingança, contra Calicute. O comando seria de Vicente Sodré, ou do Almirante das Índias, Vasco da Gama. Ele veio a falecer em 1520, provavelmente de malária adquirida na Índia, sem ao menos constar nas crônicas oficiais, esquecido em Santarém, Portugal.

A Exploração Do Brasil.

Em 1497 Vespúcio foi um dos florentinos participantes da expedição do espanhol Ojeda ao Mundo Novo, mas que agora via-se proibido de participar de novas viagens, devido a uma nova lei que não permitia estrangeiros nos navios espanhóis. Sua única opção para continuar navegando foi mudar-se para Portugal.

Assim ele embarcou, na primeira quinzena de maio de 1501, com o comandante de três caravelas, Gonçalo Coelho, para a exploração dos limites das terras de Santa Cruz, com dois objetivos principais. Primeiro, descobrir se haveria uma maneira de contornar as terras descobertas por Cabral, e assim chegar as Índias, e segundo, realizar pesquisas de seu potencial econômico.

Para a coroa portuguesa era importante ter um estrangeiro conhecido na expedição, para o caso de surgirem disputas entre os reinos de Portugal e Espanha, sobre a exploração das novas terras. A Portugal não interessava tais conflitos territoriais em terras ultramarinas, que fatalmente iriam refletir em disputas entre as cortes. Era necessário manter as garantias de não agressão na península ibérica, para poderem concentrar todo seu potencial bélico nas batalhas contra os muçulmanos na África e Oriente.

Dois meses depois do encontro com Cabral, Vespúcio entrou na baía de Cabrália e encontrou o degredado Afonso Ribeiro. Dos relatos deste, que passou quase vinte meses no meio dos indígenas, Vespúcio apurou que estas terras não podiam ser parte do oriente, como defendia Colombo, mas sim um novo continente entre a Ásia e a Europa. Acredita-se que desde o encontro com Cabral até a estada no Brasil, surgiu o conceito do Mundo Novo, logo a ser difundido entre o mundo conhecido.

Em sua carta descritiva do que encontrou, ele faz profundos elogios as maravilhas destas terras e o modo de vida de seus habitantes. A obra Utopia, de Thomas Morus, sobre uma sociedade perfeita, é inspirada em seus relatos e na feitoria de Cabo Frio, onde ele deixou vinte e quatro homens antes de voltar a Portugal. Mas ele escreve ao rei, dizendo que comercialmente somente se

aproveita o pau-brasil, aliás, *Caesalpinia echinata*, usado em tingimento de tecidos, abundante nestas terras, e muito superior ao pau semelhante já conhecido na europa, o *Caesalpinia sappan*, da Sumatra. Em 1502, a um grupo de judeus recém convertidos ao cristianismo, cujo líder era Fernão de Noronha, foi dado o direito de buscar o pau-brasil. Quando mais tarde a coroa portuguesa ficou inundada em dívidas decorrentes das custosas viagens a Índia, a exploração do Brasil pela coroa portuguesa começou.

Porque A América Não Se Chama Columbia.

No final do século XV, o Duque de Lorena, Renato II, fundou uma escola que ficou famosa devido a seus sábios e as obras que imprimia. A este Ginásio Vosgense foi enviado uma cópia da carta de Américo Vespúcio, cujo título original, *Lettera di Amerigo Vespucci delle isole nuovamente trovate in quattro suoi viaggi*, denunciava as traduções. Originalmente escrita em italiano, havia sido traduzida para o francês, e em Vosgense ganhou uma versão em latim. Acredita-se que as adulterações, feitas nas perambulações da carta, aumentaram os feitos de Vespúcio, descritos na carta original. Talvez os primeiros copistas florentinos tenham decidido aumentar a glória para sua cidade, fazendo de Vespúcio um navegador maior que Colombo, o que não era verdade.

Mas foi o cartógrafo de Vosgense, Martin Waldseemüller, que em sua obra *Cosmographiae Introductio*, ou Introdução a Cosmografia de Ptolomeu, publicada em 27 de abril de 1507, declarou Américo Vespúcio o descobridor da quarta parte do Mundo, ou seja, das Américas.

Esta obra, na verdade um folheto de 52 páginas, divide-se em duas partes. A primeira com os princípios e definições gerais de cosmografia, e a segunda com as quatro cartas de Vespúcio, clamando, em sua introdução, a que se dê o nome de América às terras encontradas pelo Florentino.

De fato, para Waldseemüller, o novo continente a que dava-se o nome de América, era somente a América do Sul, e não o conjunto de ilhas descobertas por Colombo, que ainda ignorava ser parte da América do Norte.

As afirmações de Américo Vespúcio deveriam, por justiça, garantir o nome de América a América do Sul, e de Columbia, ou Colombia, a América do Norte. Mas a história preferiu ignorar o genovês Colombo e dar todas as glórias a este florentino.

O mapa de Waldseemüller, mostra claramente a região do Brasil sob o nome de América, e alguns livros e mapas da época também acompanham esta nomenclatura. É correto afirmar, seguindo estes fatos, que a primeira terra a ser chamada de América foi de fato o Brasil, nome que somente depois se estendeu

para o resto do continente.

O nome do Brasil, oficializou-se muito depois, com a carta de Afonso de Albuquerque a D. Manuel I, e no globo de Marini em 1512, a partir daí, suplantando a denominação oficial de Terra de Santa Cruz. Na época, tal troca de nome, de um símbolo religioso pelo de uma madeira, foi atribuído a obra do demônio.

Parte IV

**As Lendas da Conquista
do Oceano Atlântico**

*O Sol das Lendas traz em seu interior
a velada história da humanidade.
Cego está quem não enxerga
através desta luz transparente.*

Chi Kang 232-
262 d.C.

PRÓLOGO

Explorar o desconhecido sempre fez parte da natureza humana. Contos e lendas chegam a nós de tempos esquecidos, com heróis ideais, civilizações perdidas e terras repletas de maravilhas e horrores. Enquanto algumas destas narrativas são claramente vãos da fantasia, outras nos fazem pensar. E talvez algumas destas tenham sido contadas para os homens como Colombo, D. Henrique, e outros aventureiros, e os tenham inspirado em suas viagens reais de conquistas e descobertas.

É importante ressaltar que, embora pareça um assunto sem importância, as lendas do Atlântico circularam livremente pelas tavernas, hospedarias, estaleiros e portos europeus da época dos descobrimentos ultramarinos. Por muitas vezes, o medo do desconhecido adiou, ou mesmo impediu, algumas aventuras, afetando diretamente o curso da história. Existe, então, uma nova dimensão a ser analisada para se entender as histórias dos descobrimentos: que temores infestavam a mente de um marinheiro do século XIV e XV?

As narrativas que se seguem, não podem ser tomadas como meras fantasias, pois se as lendas trazem escondidas algumas verdades, a alguns pode ser permitido enxergá-las.

A Origem Dos Povos Da América.

Graças a uma grande era glacial, entre cem e cinquenta mil anos atrás, grande quantidade de água do mar congelou, fazendo com que o nível do mar abaixasse. Várias pontes se formaram entre ilhas e continentes, anteriormente separados, para onde se dirigiram alguns grupos de animais, e atrás deles seguiram os caçadores humanos. Quando a água voltou a subir, estes caçadores e suas presas foram descendo mais e mais pelas novas terras. Esta teoria, a mais aceita atualmente, tenta explicar como os primeiros povos saíram, da África e Ásia e atingiram a América do Norte.

Entre trinta e quarenta mil anos atrás, os primeiros povos cruzaram para o Alasca, através do estreito de Bering, vindos da Ásia Oriental, e se espalharam pelo resto do continente. Eles caçavam o mamute, que por volta de 15.000 a.C. estava se tornando extinto na Eurásia, e outros animais de grande porte, como o bisão com chifres de quase dois metros de altura, castores gigantes, bichos preguiça que andavam pelo chão, alces e bois almiscarados. Estes primeiros humanos cresceram nestas terras novas e podem ter sido os responsáveis pelo desaparecimento de várias espécies de animais, inclusive camelos e cavalos, que apesar de desenhados nas cavernas primitivas, não mais existiam quando os exploradores europeus chegaram, milênios mais tarde.

Continuando sua jornada em busca de alimentos, o homem primitivo chegou ao continente sul americano, atravessando o istmo do Panamá, talvez por volta do ano 25.000 a.C. Estas tribos podem ter se espalhado percorrendo os planaltos situados a leste dos Andes, ou pelos corredores interandinos. Com a ausência da fartura de caça, o homem se viu forçado, a partir do ano 10.000 a.C., a criar novos hábitos, como criar animais e cultivar a terra. Foi o início das tribos sedentárias e das civilizações, que mais tarde iriam ser visitadas por seus irmãos, que haviam ficado do outro lado do mar.

Serpentes Do Mar & Outros Bichos.

Num tempo em que não havia registro de terras, nem a ONU para intermediar acordos, o único recurso para garantir a exploração de novas terras, era manter segredo sobre sua descoberta. Isto explica em parte o descobrimento e abandono de colônias além mar.

Os próprios Fenícios, que eram seguidos no mar por barcos Gregos, mantinham

sigilo sobre uma terra abençoada, *Braazi*, de onde retiravam uma madeira especial que tingia panos de vermelho. Para amedrontar os inimigos, eles espalhavam histórias de barcos que eram engolidos por peixes gigantescos, de polvos gigantes, de deuses que atraíam os homens para o mar e os afogavam. Esta pode ser a razão lógica por trás do surgimento de tantas lendas do mar desconhecido.

Por outro lado, estas lendas não podem ser de todo desacreditadas, pois os mares são tão vastos quanto inexplorados. E é seguro dizer que a humanidade vai levar muito tempo antes de poder dizer que todas as criaturas dos mares são conhecidas. Um bom exemplo disto é o peixe coelacanto, ou coelenthropo, que se acreditava extinto há 70 milhões de anos, até que um espécime caiu nas redes de um pescador, em 1938. Da mesma forma, novas espécies de animais marinhos apareceram, como a Beaked whale, descoberta em 1958 no Japão; uma espécie desconhecida de tubarão em 1976, o Megamouth; e uma orca diferente, descoberta em Prudes Bay em 1983. As sondas das profundidades trazem peixes cada vez mais estranhos, com características peculiares as grandes pressões que eles enfrentam no fundo do mar.

Dos animais ainda considerados monstruosos e lendários, a grande serpente do mar sempre foi a campeã de relatos de avistamentos. Talvez porque qualquer objeto flutuante, no crepúsculo ou entre ondas altas, logo era assumido como sendo a cabeça de uma serpente gigantesca, que aliás, nunca ninguém conseguiu catalogar. Mas, sobretudo para os marinheiros cristãos, a serpente era um símbolo do mal, de queda do Paraíso, e portanto vista a todo momento, em qualquer animal na água que não era identificado. Se o mar desconhecido era o mal, sua filha preferida, a serpente, era a mensageira deste mal.

Até hoje existem debates se estes monstros, e os registros de seus avistamentos e capturas, eram animais desconhecidos, erroneamente classificados pelo medo, ou se de fato um animal estranho ainda está por aí, a espera para ser descoberto pela ciência. Curiosamente, o desenho clássico do corpo da serpente aparecendo atrás da sua cabeça, em movimentos ondulantes verticais, é impossível de ser feito por um réptil.

Outro monstro ficou famoso, o mítico Kraken, uma espécie de polvo gigante, que agarrava navios inteiros e os arrastava para o fundo do mar, para sua toca. No século XIX, descobriu-se que o Kraken talvez fosse uma lula gigante, com até 20 metros de comprimento e peso superior a 40 toneladas. Estes animais, classificados como architenhis, vivem a grandes profundidades e de vez em quando dão nas praias ou são capturados em redes de pesca profundas, incitando a imaginação dos pescadores “se este é deste tamanho, imaginem a mãe...”

Monstros marinhos podem ser dinossauros não extintos, afirmam muitas

versões de pesquisadores amadores e acadêmicos. Foram numerosos avistamentos relatados ao longo dos séculos, que não batem em relação a descrição dos animais, dando aos espécimes carcaças de tartarugas, asas de morcegos, nadadeiras, espinhos, crinas espessas, chifres, ou ainda tudo isto junto. O plesiossauro, ou seu descendente, de pescoço longo e delgado, é um forte candidato a ocupar o cargo de monstro marinho.

A hipótese de um animal pré-histórico viver nas profundezas, e ser trazido a tona de tempos em tempos, seja por uma tempestade, maremoto, ou novo hábito alimentar, não pode ser de todo desprezada. Vários animais monstruosos realmente habitaram os mares, como os mosassauros; os syngnathes, primos gigantes do cavalo marinho; ou os euripterídeos, escorpiões do mar, com dezenas de metros de comprimento. Pesquisas ainda são feitas, com arrastões de rede a grandes profundidades, como a do navio Dana, que em 1930, relata ter capturado uma larva de enguia de 2 metros de comprimento, cujo adulto teria mais de 15 metros de comprimento e viveria a profundidades nunca exploradas.

Uma versão mais suave do monstro, é a das sereias, encantadoras donzelas da cintura para cima, que se revelam monstro marinho da cintura para baixo. Segundo a lenda grega, as sereias cantavam docemente, atraindo os homens para o mar, afogando-os e depois se alimentando de sua carne morta. A versão masculina das sereias são chamados de tritões. Acredita-se que a lenda das sereias surgiu de avistamentos dos peixes-boi, que de fato, à distância, e para um marinheiro que passou muito tempo no mar, podem ser confundidos com figuras humanas. Curiosamente, os peixes-boi, ou Manatee, vivem no continente americano, mas a lenda se originou no Mediterrâneo.

Talvez o melhor exemplo de como uma lenda surge venha do Brasil. Um Hipupiara, palavra indígena para demônio das águas, foi descrito pelo escritor Pero de Magalhães Gandavo, em seu livro, “História da Província de Santa Cruz”, 1575, e também pelo Frei Vicente do Salvador. Ele conta que em 1564 tal monstro apareceu na vila de São Vicente, e foi abatido com espada pelo capitão Baltazar Ferreira. Então o animal foi arrastado e exibido em praça pública. Acredita-se que se tratava de um leão-marinho, que chegou a Baía de Santos com uma corrente fria da Antártida, e foi tomado como monstro. A imaginação e versões que recontaram a história cuidaram para que o pobre animal ganhasse feições humanas, poderes sobrenaturais e ferocidade demoníaca.

Assim surgiram e ainda preenchem nossa imaginação, as contribuições de diversas civilizações, como o peixe monstruoso Leviatã, dos judeus; a Esfinge, dos egípcios; o dragão Tatsmaki, dos chineses; a Tartaruga Kusmaradja, dos hindus; o animal de milhões de pés, dentes e olhos Tupilek, dos esquimós; a serpente marinha Manika, dos escandinavos; os deuses-peixes dos assírios; o

devorador de sonhos Baku, dos japoneses; e o Peixe-Bispo, que abençoava os náufragos na hora da morte. A lista é interminável e fazem parte de nossas culturas.

Agora navegue, com tantos monstros embaixo da quilha do seu barco.

As Lendas De Hi Brazil.

Existe uma ilha fantástica a oeste do mundo conhecido, onde tudo é abençoado, e nela os homens e animais podem viver em paz. Esta ilha figura nas lendas Fenícias de 3.000 anos atrás com o nome de *Braaz*. Nas lendas celtas, ela se chama *Hy Brazil*, e curiosamente tem o mesmo significado, Terra Abençoada. É dito que a palavra inglesa *bless*, que significa abençoar, deriva da palavra celta *bress*, de onde, por sua vez, veio o nome da ilha.

Os monges irlandeses podem ter se aventurado muito pelas águas do Atlântico, talvez em busca desta antiga lenda celta, que dizia que o paraíso na terra se encontrava numa das ilhas afortunadas, a Ilha Brazil de São Brandão. Os comentários de William Blake e de James Joyce, em sua obra *Finnegans Wake*, propõem que a origem da lenda vem das viagens empreendidas pelos irlandeses quando estes fugiam dos viquingues, fatos descritos abaixo.

Provas de que este nome já era conhecido existem muitas, nos mapas que mostravam o oceano desconhecido, como o mapa do cartógrafo genovês Angel Dalorto, de 1325, incluí a *Insulla de Brazil*, uma terra a oeste e ao sul da Irlanda; a partir de 1339, os planisférios dos cartógrafos Mediceu, Sollieri, Pinelli e Branco também mostravam a oeste dos Açores a Ilha Brasil; no mapa de Bartolomeu Pareto de 1455, usado por Portugal, também constava a *Insulla de Brazil*; e em 1482 o cartógrafo italiano de Ancona, Gracioso Benincasa, desenha a *Isola de Braçill*.

Fantasia ou realidade, tão forte estavam estas narrativas inseridas na memória coletiva dos povos europeus e mediterrâneos, que quando se descobriu uma terra rica a oeste, não importa se há 3.000 mil ou apenas há 500 anos atrás, o nome pela qual ela ficou conhecida foi o mesmo: Brasil. A história oficial diz que o nome Brasil é derivado do italiano verzin, barcino, verzi, berzi, varzino, brazino, que tem a ver com a cor vermelha, uma referência a madeira usada para tingir panos de vermelho, chamada em Tupi de *karaiété*. Mas talvez o contrário seja verdadeiro, o lugar tenha dado o nome a madeira. O pau cor-de-brasa veio do Brasil.

Os Navegadores Fenícios.

Existiu um povo, há muito tempo atrás, que viveu e prosperou onde hoje se encontra o Líbano. Como naquele local nada havia a não ser madeira e mar, eles construíram barcos e neles viajaram.

As civilizações da época registravam sua história usando complicados símbolos, como os hieróglifos egípcios, mas os fenícios, desejosos de abrirem contato com o mundo conhecido e além, logo perceberam que seria impossível ensinar milhares de caracteres a povos estrangeiros. Assim eles desenvolveram o conjunto de cerca de vinte e quatro símbolos, que viria a ser adotado por todo o mundo ocidental e que ficou conhecido como alfabeto. Por isto eles podem ter sido os verdadeiros inventores do conceito da Globalização. Também são responsáveis por outros inventos ou aperfeiçoamentos, como o cristal, e a polinização de idéias entre os povos do Mar Mediterrâneo, África, Europa e, quem sabe, para além do oceano.

Embora tenham sido os inventores do alfabeto, muito pouco de seus escritos foram deixados. De suas tradições, que chegaram até nós através de seus inimigos, como os gregos e romanos, talvez a mais conhecida seja aquela história de mulheres a bordo. Na verdade, um dos motivos pelos quais os fenícios podiam comercializar com outros povos ao invés de invadi-los, mesmo em longas viagens, era que eles levavam a bordo suas próprias mulheres, o que não os impedia de cometerem raptos ocasionais. Em caso de mau tempo, acreditavam que os deuses poupavam os barcos com donzelas despidas na proa. Como os deuses eram generosos, as vezes as compartilhavam também.

A maior façanha destes bravos navegadores foi registrada por um historiador grego famoso, quando no século V a.C., Heródoto escreveu sobre uma viagem encomendada aos fenícios pelo Faraó do Egito, Necho II. Esta viagem consistiu de saírem de sua terra e navegarem para o sul, pelo Mar Vermelho, contornarem a África, e voltarem pelo Mar Mediterrâneo. Por ser esta viagem de longa duração, eles teriam que parar a cada outono, semear a terra, esperar pela colheita e só depois, abastecidos, prosseguir viagem. Assim o fizeram e após três anos retornaram ao Egito, pelas colunas de Hércules, o Estreito de Gibraltar.

O historiador grego acabou sua narrativa desacreditando este feito, por um só motivo: os fenícios disseram que quando navegavam no sul da África, do leste para o oeste, o sol estava à sua direita. Somente muitos séculos mais tarde, quando os portugueses cruzaram a linha do equador, tal afirmação pode ser comprovada.

Um outro historiador antigo contribui para a fama dos fenícios, Diodoro da Sicília, que descreveu uma outra expedição, que saindo de uma região da África próxima a Dacar, seguiu para sudoeste até chegar a terras desconhecidas, numa

rota parecida com a de Cabral. Eles teriam alcançado o Amazonas onde existem vestígios de civilizações antigas, como a dos Marajoaras, da ilha de Marajó. Colaborando com o relato do historiador, no Rio de Janeiro, a Pedra da Gávea exhibe, próximo a seu topo, marcas interessantes, que já foram interpretadas como inscrições fenícias Badezir-Jethbaal-Tiro-Fenícia.

O mais desconcertante é que as supostas inscrições em pedra lembram as palavras citadas, e estes nomes são exatamente o dos nobres fenícios daquela época.

Segundo a lenda, que surgiu posteriormente as revelações das inscrições, pelo Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, em 1839, este é o local do sepultamento de um nobre que veio ao Brasil entre 887 e 856 a.C., o príncipe Badezir, filho primogênito de Jethbaal, da cidade de Tiro, da Fenícia, estaria descansando junto a um tesouro, enterrados no interior da Pedra.

Os Deuses Navegadores.

Após os descobrimentos das Américas, dois conquistadores espanhóis passaram para a história como carrascos de impérios. No Peru, Francisco Pizarro conquistou o império Tahuantinsuyo, também conhecido pela denominação de seu líder, o Inca; enquanto no México, Hernan Cortez dizimava os Astecas. Ambos conquistadores foram recebidos a princípio como deuses brancos vindos de além mar. Esta abertura foi muito bem aproveitada na obtenção do ouro e de outras riquezas, que foram levadas para enriquecer a Europa, inclusive preciosidades vegetais como a batata, o cacau e o milho, que eram desconhecidos no Velho Mundo.

As culturas pré-colombianas Tolteca, Asteca, Inca, Maia, tem em comum a presença de um líder que veio de terras além das águas, e por isto eram chamados de deuses. O quinto rei dos Toltecas, imediatamente após o ano 1000.a.C., teria sido louro, branco e barbado, chamado de Quetzalcoatl, ou a serpente de plumas.

Ele trouxe ordem e prosperidade, e construiu cidades como Chichen Itza, mas foi deposto por seus súditos, quando estava em viagem para outra região de seus domínios. Fugindo com alguns nobres fiéis, ele retornou para o mar, de volta a sua terra natal. Pelos seus ensinamentos, existem aqueles que pensam que Quetzalcoatl era cristão, e pregava a sua fé, com rituais semelhantes ao batismo, condenação da intenção de pecar, a história do dilúvio, e símbolos, como a árvore da vida que lembra a cruz cristã.

Outros personagens marcantes na história de culturas pré-colombianas, os quais os povos acreditavam terem vindo através do mar, e que contribuíram

para a fundação de suas culturas, introduzindo novas tecnologias, são o Mochica, o deus branco cuja lenda se espalha desde as praias da Venezuela até a costa do Pacífico.

O Naymlap, da civilização Chimu, no Peru e Equador; o Huirakocha, ou Viracocha, um deus branco e de barba vermelha, que chegou em Tiahuanaco, saído das águas do lago Titicaca, e criou o Sol, a Lua e as estrelas, e se espalhou por todo o império Inca; e ainda o Pai Sumé, ou Tomé, um deus branco de barba comprida, que usava uma veste igualmente branca, segundo relatos dos Tupi-guarani, mas que também é lembrado nas culturas de vários outros povos indígenas brasileiros. Sumé teria ensinado a ordem, técnicas de plantio, e de construção, além de rituais religiosos.

Como indício da origem destes deuses brancos e barbados, filólogos encontraram nas Américas muitas palavras e nomes que podem ter suas raízes em hebraico, grego ou fenício, e sempre se escuta de achados arqueológicos nas escavações de ruínas americanas, com artefatos que lembram artes ou técnicas de povos do velho mundo. As excitantes relações entre estas culturas com as dos egípcios, romanos, fenícios e gregos já foram atribuídas a expedições extraterrestres, embora a teoria das viagens marítimas seja muito mais plausíveis.

Para comprovar a teoria das travessias oceânicas na antigüidade, em 1947 o zoólogo e pesquisador norueguês Thor Heyerdahl embarcou com outros colegas para uma viagem do Peru à Polinésia, numa jangada feita com troncos de madeira balsa, chamada de Kon-Tiki, em homenagem ao deus branco Tiki, que veio para a América do Sul milênios atrás. A viagem foi um sucesso. Em 1970 ele faria novamente outra travessia, desta vez do Marrocos, no norte da África, até Barbados, na América Central. O curioso desta segunda expedição, é que a primeira embarcação, denominada Ra, feita de troncos de junco segundo desenhos e técnicas egípcias, afundou próxima a seu destino. Não desistindo, Thor construiu outro barco, a Ra II, usando o mesmo desenho, mas aplicando técnicas de construções dos índios do lago Titicaca, no Peru, os Aimáras, que até hoje fazem canoas semelhantes. Obteve sucesso nesta segunda tentativa.

Saber se as lendas das viagens são apenas invenções ou relatos verdadeiros que se confundiram com o tempo, será quase impossível. Mas ao menos, este bravo norueguês provou que aqueles povos de um passado distante tinham as habilidades e técnicas para viajar até onde quisessem. Muito antes dos navegadores portugueses, espanhóis ou italianos.

As Amazonas.

Uma lenda muito interessante é a das amazonas, guerreiras altas e fortes, que em combate valiam por muitos homens. Elas estão representadas nas artes de mais de uma cultura, sendo chamadas de Valquírias na margem esquerda do rio Danúbio, na Alemanha, onde supostamente habitavam. Mas vem da Grécia o nome *amazon*, que quer dizer, aquela que não tem seio, pois a lenda conta que elas arrancavam um seio para melhor manusear o arco e flecha. O próprio herói mitológico Hércules as enfrentou, e matando a rainha Hipólita, se apoderou de seu cinto.

A relação desta lenda do Velho Mundo com o Novo chegou até nós na narração do padre dominicano Gaspar de Carvajal, encarregado como escriba na expedição de D. Francisco de Orellana, em 1539. Este capitão fazia parte da armada de Francisco Pizarro, que incumbiu seu irmão Gonçalo de descobrir e conquistar a lendária cidade de Eldorado. Para tal empreitada foram empregados 300 soldados, 4000 escravos indígenas, 150 cavalos, além de cães e porcos.

Mas este sonho de conquista logo se transformou em pesadelo, pois tiveram que subir os andes para entrarem nas selvas brasileiras. Nesta jornada, para não morrerem de fome, tiveram que comer raízes estranhas e até os arreios e as solas de seus sapatos. Ao atravessarem os andes, Gonçalo Pizarro, envia cinquenta homens sob o comando do capitão Orellana para buscar alimentos. Do acampamento no rio Coca, encontraram e seguiram um rio barrento que foi batizado de rio Orellana, abandonando assim, os companheiros em Coca.

Após muita caminhada atingiram um povoado indígena, que se chamava *icamiabas*, ou servidores das mulheres sem maridos. A vida social desta tribo, não incluía membros do sexo oposto, que eram de vez em quando capturados para servirem de reprodutores, nada mais. Ao darem a luz, mantinham as meninas e matavam os meninos ou os enviavam de volta para os pais. Estes aliás, eram presenteados com pedras mágicas, chamadas *muiraqitãs*, que eram moldadas pelas amazonas com pedras recolhidas no fundo de um lago, também usado em cerimônias. Muitas destas pedras foram encontradas em poder de indígenas, que diziam terem herdado de seus avós, e podem ser vistos no Museu Nacional do Rio de Janeiro.

Orellana teve chance de se encontrar com as tais mulheres, altas e brancas, em Nhamundá, quando as combateu sem sucesso. Até o padre teve um olho vazado no combate. Impressionado, o espanhol rebatizou o rio local para rio das Amazonas. Com muito esforço, conseguiu voltar para a civilização e narrou este

encontro com as guerreiras. Mais tarde retornou à América para o cargo de governador geral de território, e morreu de malária na Guiana Francesa, tentando encontrar a entrada para o rio das Amazonas. Como os outros conquistadores estavam empenhados em conquistar o ouro dos incas, ninguém tinha tempo ou recursos para ir atrás das tais guerreiras, e elas foram esquecidas.

A lenda só voltou a ganhar força com as observações da expedição do português Pedro de Teixeira, e de seu escriba Alcuña, e posteriormente do famoso geógrafo Alexandre von Humbolt, que afirmou ter encontrado mulheres guerreiras ao percorrer a bacia do Orenoco e do Amazonas.

Se elas realmente existiram e combateram no Amazonas, é difícil não associar as lendas do Novo Mundo com as do Velho, de onde elas devem ter vindo.

O Enigmático Documento 512.

“Relação Histórica de huma occulta, e grande Povoação antiquissima sem moradores, que se descobriu no ano de 1753.” Sob este título, está arquivado na Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, com número de registro 512, o que pode ser o mais curioso relatório de viagens brasileiras. Segundo ele, um certo explorador de nome Muribeca, encontrou ricas minas de prata no interior do Brasil, mas ao regressar para registrá-las, acabou preso pelo governador local e, por não revelar o caminho até elas, acabou morrendo na prisão.

O documento começa contando que um grupo de exploradores, os quais não são identificados, nem se diz em quantos eram, já viajava há dez anos pelo interior do Brasil, em busca de ouro e das minas de prata de Muribeca, quando descobriram uma serra composta por morros muito altos. Passaram então a circundá-la, tentando encontrar um caminho para subirem, quando numa noite, já acampados, um dos escravos saiu para buscar lenha e viu um veado branco, passou a seguí-lo na tentativa de caçá-lo.

O animal o conduziu até o que pareceu ser uma escadaria artificial, dando acesso ao topo dos montes. Ao saberem do achado, os exploradores subiram pela escadaria, e em três horas alcançaram o cume, de onde tiveram uma visão esplêndida e surpreendente. Há distância de uma légua e meia, cerca de cinco quilômetros, descendo o vale formado pela serra, havia o que chamaram de uma grande povoação, uma cidade, para onde rumaram com cautela.

Acamparam nas cercanias, longe das vistas, por dois dias, temerosos de encontrarem habitantes hostis, o que não aconteceu, na verdade não havia

nenhum movimento vindo da cidade, a não ser o cantar de galos. Enviaram então um índio da sua comitiva, que voltou contando que a cidade estava deserta, ao que eles enviaram alguns exploradores, e que também não encontraram ninguém.

Assim decidiram entrar todos, com cautela, pelos três arcos de pedra de grande altura, dos quais o do meio, maior e mais alto, tinha inscrições gravadas. A partir destes portais, a cidade se abria em uma longa avenida, que de um lado tinha na parede de pedra estranhas inscrições, e do outro casas.

Ao entrarem nestas casas, descobriram que eram escuras e sem móveis, mas simétricas e regulares, em forma de abóbada, e com eco, o que denota a solidez da construção. Um certo João Antônio encontrou uma moeda de ouro em uma das casas, que descreveram como sendo esférica, cunhada com a figura de um homem jovem posto de joelhos, e do outro lado o desenho de parte de um arco, uma coroa e uma seta.

Seguindo pela avenida chegaram a uma praça, e no seu centro, havia a estátua de um homem, que descreveram como ordinário, em cima de uma coluna de pedra preta muito alta. A estátua tinha o braço esquerdo apoiado em sua cintura, e o direito apontando para o norte. Nos cantos da praça encontraram agulhas, como nas praças romanas. Sobre um pórtico viram uma figura enigmática, esculpida em relevo, de um homem jovem, sem barba, despido da cintura para cima, mas com uma faixa passando pelo peito, e coroado com louros.

A direita da praça, se depararam com um edifício soberbo, como um palácio ou casa principal do governante, no qual, só penetraram até um grande salão, e por medo não avançaram mais. Mas foi do lado esquerdo, num outro edifício muito arruinado, que deduziram ser um templo, com muitas inscrições e desenhos curiosos, como corvos, cruzeiros, e muitas outras, que exigiriam muito tempo para reproduzir e descrever. A partir do templo, narraram como sendo um cenário caótico de pedras lavradas, aberturas na terra, onde chegaram a citar, entre trechos corroídos do documento original, a possibilidade de ter havido um terremoto. Foram atacados por morcegos em algumas destas construções, e expuseram o alto som que estes faziam.

Além da praça havia um rio caudaloso, bem largo, passaram-no para encontrar campos de arroz e patos, dos quais aproveitaram e ainda, havia magníficos campos de flores e relva. Por três dias desceram o rio, até darem numa grande cachoeira, ao lado dela, encontraram grutas profundas, sendo uma, coberta com uma lage contendo inscrições. Algumas pedras soltas pareciam conter prata, como que retiradas de uma mina e esquecidas ali. Tentaram batear o rio em busca de ouro, no qual havia indícios.

Os exploradores ainda avistaram uma outra construção, longe da cidade, a distância de um tiro de canhão, que possuía duzentos e cinquenta passos de frente. Ao entrarem por um pórtico central, se viram numa grande sala que dava acesso a outros quinze cômodos, cada uma com uma bica d'água própria. Este local consideraram semelhante a uma casa de verão.

O documento parece ter sido enviado por um dos exploradores a um investidor, convidando-o para explorarem juntos as ruínas e as riquezas que acreditava existirem lá. De fato, ao saberem da história, muitos saíram a caça da cidade perdida e suas minas, sendo o último deles o famoso Coronel Fawcett, que desapareceu no Mato Grosso, inspirado por este mesmo documento.

As Sete Cidades.

Uma das lendas mais conhecidas na época anterior aos descobrimentos, conta de uma ilha perdida a oeste, onde existia uma fantástica cidade, rica em ouro e outras preciosidades.

Os romanos a chamavam de Ilha dos Sete Povos, ou Insula Septem Civitatum, e que depois foi corrompida para Ilha das Sete Cidades. Existem referências em diversas outras culturas, com estas ilhas figurando em diversos mapas da época, da mesma forma que a Insula Brazil. Entre os marinheiros europeus da época dos descobrimentos corria o boato que estas ilhas eram errantes, pavorosas, guardadas por estátuas marcando o fim do mundo.

Apesar do medo do desconhecido, conta uma crônica escrita no ano de 740 d.C. que, na província de Porto Calle, que mais tarde se transformaria no país Portugal, um arcebispo da atual cidade do Porto reuniu cinco mil de seus fiéis para fugirem da invasão muçulmana, ocorrida no ano de 734 d.C. Distribuídos em vinte navios, os retirantes saíram rumo a lendária terra das Sete Cidades, a qual teriam atingido, após muita aventura.

Acredita-se que o Infante D. Henrique, no século XV, possuía relatos destes navegantes que teriam atingido terras distantes no ocidente, possivelmente a costa nordeste do Brasil. Em 1476, um português de Açores, Fernando Telles, solicitou uma carta de doação ao rei D. Afonso V para ocupar as Sete Cidades em terras descobertas e mapeadas por ele. Seu primeiro pedido teria sido negado, mas uma segunda petição, desta vez apoiada pelo célebre cartógrafo Toscanelli, foi aceita, conforme acredita-se estar registrado no arquivo do Tombo, em Lisboa.

Se de fato ele, talvez na companhia de seu sogro Fernando Ulmo, visitou estas terras, elas poderiam estar localizadas a quase 200 quilômetros de Teresina, no Piauí. Ali erguem-se algumas formações geológicas que, por sua imponência, ganharam o nome da lenda, Sete Cidades.

Este atual parque nacional brasileiro está formado sobre rochas paleozóicas, que foram criadas a partir de sedimentos deixados pela invasão do mar na bacia da Parnaíba. Tais sedimentos chegaram a atingir até dois quilômetros de altura, formando assim a Serra Grande. As formações, divididas em sete grupos ou cidades, são protegidas pelo IBAMA e apresentam estruturas que realmente lembram castelos, canhões, torres, ruas, salões, além de interessantes e enigmáticas pinturas rupestres pré-históricas, representando animais, armas de caça e até objetos que já foram curiosamente interpretados como satélites, astronautas, naves espaciais, *etc.* Para aumentar os boatos, existem estranhos resíduos de metal vermelho se fundem na rocha em linhas e ângulos retos.

Existem várias hipóteses sobre quem seriam os ocupantes antigos das Sete Cidades do Piauí. O padre catequizador Antônio Vieira narra algumas lendas de povos indígenas brasileiros, entre eles os Tupinambás e os Tabajaras, que dizem que as sete tribos do povo Tupi teriam chegado ao Brasil vindas do mar, de uma ilha que não existe mais. Por volta do ano 1000 a.C. elas usaram o sítio de Sete Cidades para encontros religiosos, na mesma época em que o povo de Cária, na Ásia, cujos piagas, como eram chamados os sacerdotes Car, teriam chegado ali como passageiros dos navios fenícios. Estes povos teriam transformado as Sete Cidades em um importante centro cultural e religioso da pré-história brasileira. Comparações feitas com pinturas em algumas das formações parecem indicar que o lugar pode mesmo ter sido usado como um observatório astronômico, assim como Stonehenge, na Inglaterra. Daqui seriam feitas observações dos astros principais e das estações do ano e outros eventos celestes.

Do lado das teorias mais fantásticas sobre o lugar, algumas rochas que parecem ser fundidas incitam o pensamento a supor que uma catástrofe, como uma explosão atômica, pode ter derretido as cidades criadas pelo homem, dando o aspecto de formações naturais corroídas pela erosão. A famosa e controversa “enciclopédia” formada por milhares de pedras pintadas da cidade de Ica, no Peru, mostram Sete Cidades no delta do Parnaíba como uma região de importância da era da legendária Atlântida.

A Fabulosa Atlântida.

Um povo antigo chamado de Tartessos teria vivido no sul da Espanha, próximo ao estreito de Gibraltar. Sua capital se chamava Tarsos, e estes navegadores já teriam feito incursões pelo Atlântico, tendo atingido a América Central, e possivelmente o Brasil, antes de 1500 a.C. Estes seriam os descendentes da Atlântida, ilha ou continente fantástico, que teria desaparecido entre 2000 e 1800 a.C.

Platão, o célebre filósofo grego que viveu de 427 a 347 a.C., deixou uma descrição vivida desta terra lendária. Tendo ouvido das narrativas de Solon (640 a 599 a.C.), que ouviu dos sacerdotes Sais, em seus diálogos Timaeus e Kritias, ele conta que esta terra maravilhosa era vasta, maior que a Ásia Menor e Líbia juntas, e se localizava além das colunas de Hércules, como era conhecido na época o estreito de Gibraltar.

Rica em minérios e vegetação, a ilha era dividida em dez reinos que viviam em harmonia, e as construções eram magníficas como nada conhecido. Este reino era muito forte e avançado em todos os campos, como na política, artes e ciências. Mas por serem muito ambiciosos e quererem dominar o mundo, foram punidos pelos deuses, tendo seu país afundado no mar.

Em outras culturas existem relatos idênticos de uma ilha próspera que teria desaparecido no mar. Os hindus narram esta lenda no clássico Mahabharata. Já os egípcios contam que no reino médio, entre 2000 e 1750 a.C., um navio indo para as minas do Faraó afundou devido a uma onda enorme. Todos a bordo morreram, menos um viajante que narrou um estranho conto num papiro que agora se encontra no museu de Leningrado. Segundo ele, após o naufrágio, teria flutuado em cima de uma tábua, até dar numa ilha desconhecida, onde foi resgatado por um dragão dourado, que o levou para sua cova. Lá o dragão disse que era o último de uma comunidade de setenta e cinco dragões, que foram mortos por uma estrela que caiu quando ele estava ausente. Mas o mais interessante é que, o dragão profetizou o seu resgate por um navio egípcio, e disse que esta ilha não mais seria vista, pois iria logo desaparecer sob as ondas.

Um fato historicamente registrado pode ter sido o originador destas lendas. Próximo a atual ilha de Santorini, a ilha grega de Thera desapareceu devido a uma erupção vulcânica em 1520 a.C. Tal erupção teria sido quatro vezes mais forte que a da ilha de Cracatoa, situada entre as ilhas de Sumatra e Java, que explodiu em 1883 e foi ouvida até na Austrália. Outra versão conta que os atlantes teriam sido um povo guerreiro desconhecido, que ao conquistarem

boa parte do Mediterrâneo, encontraram a oposição dos Geriões da península Ibérica, cuja capital era Carteja, que causaram sua aniquilação.

Mas a Atlântida ficou popularizada mesmo como situada além das colunas de Hércules, ou seja, no Oceano Atlântico. Na idade média a Atlântida figurava em muitos mapas, alguns dos quais se baseavam em mapas árabes, que por sua vez se baseavam em narrativas mais antigas ainda.

Um mapa em especial, o do cartógrafo turco Piri Reis, mostra claramente a costa da Antártida antes de seu congelamento, que acredita-se ter ocorrido em 4000 a.C. Se de fato estes indícios forem autênticos, uma raça desconhecida de navegadores teria existido antes das primeiras navegações, que começaram a ser registradas por volta de 2000 a.C.

Então um povo que dominava as técnicas de navegação oceânica, talvez os atlantes, teria viajado até o extremo sul do Oceano Atlântico e feito as observações que muito mais tarde foram passadas para o mapa de Piri Reis.

Sobre sua destruição, uma das teorias mais interessantes é que apesar de usarem a energia atômica, não conseguiram dominá-la por completo (assim como nós hoje) e sofreram diversos acidentes que ocasionaram a destruição de sua ilha. Os atlantes sobreviventes teriam fugido para a América Central e o Egito, onde fundaram outras civilizações, lembrando que no México muitas palavras importantes possuem o segmento “atlan”. Outra teoria nos conta que os atlantes eram a quarta raça humana, descendentes da também lendária Lemúria, e que nós somos agora a quinta raça. Da América do Norte sairá a sexta raça e finalmente da América do Sul surgirá a raça definitiva.

Recentemente descobertas arqueológicas submarinas em Bimini, nas Bermudas, levaram algumas pessoas a acreditarem que ali seria o sítio perdido da Atlântida. Embora não existam provas substanciais de sua existência, nem vestígios de suas ruínas, este é um dos mistérios mais excitantes da humanidade. Menos fantasioso que dragões, explosões atômicas, terras afundadas, seria supor que navegadores europeus encontraram com culturas pré-colombianas e voltaram narrando estas terras a oeste, ricas e prósperas, como as da América Central ou mesmo do Brasil.

O Monge Navegador.

Por volta do ano 600 d.C., um abade de nome Brandão (ou Brendan), e que mais tarde seria conhecido com o apelido de São Brandão, se fez ao mar para encontrar com Deus, buscando a mesma paz que os patriarcas buscavam quando se retiravam para os desertos na Palestina. Só que nesta viagem ele e

mais dezessete companheiros monges, buscaram terra nova para catequizar.

Conforme escrito na Saga Irlandesa, *Navigatio Sancti Brendani Abbatis*, ou Navegação do Abade São Brandão, eles embarcaram num Curragh, pequeno barco feito com uma armação de madeira e revestido de couro, e rumaram para a *Terra Repromissionis Sanctorum*, a Terra prometida para os Santos.

Após sete anos de ausência, eles retornaram para a Irlanda com contos fantásticos sobre uma terra desconhecida a oeste, abençoada e cortada por um rio poderoso, demônios que cuspiam fogo, uma gigantesca coluna de cristal flutuante e peixes do tamanho de ilhas. Seria apenas fantasia medieval, ou teriam eles chegado a América, encontrado a Islândia com seus vulcões, um gigantesco iceberg e baleias?

Pelas suas descrições eles teriam chegado até as Bahamas e a Flórida, embora os únicos achados arqueológicos para comprovar esta lenda foram abrigos no estilo dos monges irlandeses e outros vestígios, deixados nas Ilhas Faróes e Islândia, no século VIII; além de uma enigmática torre na cidade norte americana de Newport, próxima a Boston, que lembra muito as torres celtas do norte da Europa, sobretudo por ser construída usando uma técnica que misturava areia, argila e conchas moídas; e de uma escada sem fim talhada na rocha no Maine.

No rastro de São Brandão existem mais lendas que contam que, para fugirem dos viquingues, outros irlandeses cristãos navegaram para o Novo Mundo e lá se estabeleceram, na terra que chamaram de Ireland it Mikla, ou grande Irlanda, catequizando os indígenas que encontraram. Quando os viquingues chegaram para colonizar estas terras novas, encontraram resistência por parte dos indígenas, liderados pelos irlandeses. O mais interessante é que várias das sagas viquingues citam tais encontros com os padres irlandeses.

Para testar a possibilidade, o explorador Irlandês Tim Severin refez a mesma viagem lendária num barco construído com as mesmas técnicas e materiais, partindo da Irlanda em 17 de maio de 1976, percorrendo a costa da Irlanda e Escócia, Ilhas Faróes e Islândia, até soltarem âncora numa praia da ilha de Peckford, em Newfoundland, a 26 de junho de 1977. Estava comprovado que a viagem dos monges, 800 anos antes de Colombo, pode ter sido feita.

O Fantástico Mapa De Piri Reis.

Quando a Turquia se tornou uma república, no final do anos 20, houve uma abertura e conseqüente redescoberta de tesouros preciosos, escondidos pela nobreza. Um dos vários estudiosos que trabalharam na classificação destes

tesouros e documentos antigos, Malil Edhem, diretor dos Museus Nacionais Turcos, encontrou em 1929 um livro muito intrigante do século XVI. Tratava-se do *Bahriye*, ou Livro do Mar, pintado sobre uma pele de animal ressecada.

O autor, o famoso cartógrafo turco Piri-Reis, descrevia vividamente todos os portos do Mediterrâneo juntamente com 215 mapas.

Piri Reis, cujo nome verdadeiro era Ahmed Muhiddin, foi o mais famoso cartógrafo turco, nascido em 1470, em Karamã, na cidade de Konya, sobrinho de um dos mais famosos piratas da época, Kemal Reis. Em 1501 ele ganhou o comando de um navio guerreiro e conquistou várias naus espanholas, mas sua verdadeira vocação eram as ciências náuticas, fato que o levou a aprender várias línguas para estudar e entender documentos de várias fontes, o que fez até sua morte em 1554.

Além do acesso a mapas antigos, como os desenhados no tempo de Alexandre, o grande, ele também recebia os marinheiros e pilotos inimigos capturados pela Turquia. Até mesmo um marinheiro de Colombo, capturado por seu tio Kemal, foi seu escravo, e contou ao cartógrafo que o genovês possuía um livro que dizia sobre o Novo Mundo, inclusive como deveriam levar contas de vidro, pois os nativos as apreciavam.

O mais famoso de seus mapas foi desenhado em 1513, em nove cores. Ele mostra o oceano Atlântico, desenhado em pele de gazela, com linhas cruzadas sobre o Atlântico, com as rotas marítimas, inscrições, desenhos de barcos e escalas. A própria expedição de Cabral pode ser uma das registradas no mapa. Um dos desenhos, no topo, de um barco ancorado próximo a um peixe gigante, lembra a lenda de São Brandão. Acredita-se que este trabalho foi baseado nos mapas de Ptolomeu, em mapas árabes, hindus e portugueses. Detalhes como desenhos de animais ilustram o trabalho, que tem as legendas em turco.

A parte surpreendente do mapa traz, extremamente bem delineados, os detalhes da costa do continente americano, inclusive a cordilheira dos Andes, o rio Amazonas, o Orinoco e o Rio da Plata, além de animais com dois chifres, a lhama, e as montanhas da Antártida. O fato mais interessante deste mapa é mostrar detalhes da costa leste da América antes dela ter sido devidamente explorada. Outro mapa, de Nicolo de Canerio, desenhado entre 1502 e 1503, hoje na Biblioteca Nacional de Paris, também mostra a costa leste da América do Sul e os Andes. A semelhança entre este mapa e o de Piri Reis, podem indicar que ambos se basearam em mapas antigos.

Após o rebuliço inicial do descobrimento dos mapas, quando cópias foram enviadas para museus de todo o mundo, a obra foi esquecida, até que um funcionário do departamento de hidrografia da Marinha americana, M.J. Walters,

viu o mapa e ficou tão fascinado que deu voz ao que já se desconfiava há tempos. Ele afirmou que este foi baseado em mapas milenares, de exploradores de civilizações antigas, que chegaram a América muito antes de Colombo.

Os Árabes Na América.

Não é necessário muita lógica para conjecturar que se a Caravela e as ciências náuticas, que possibilitaram os descobrimentos modernos, derivaram diretamente dos árabes, e estes dominaram total ou parcialmente a península ibérica, de 711 a 1492 d.C., eles teriam a capacidade para explorar o oceano desconhecido. É interessante citar que seus navios Dhows já dominavam os mares, da Península Ibérica até a China.

Curiosamente em 1492, quando o reino muçulmano de Granada caiu nas mãos dos espanhóis, e muitos se converteram para não serem mortos pela santa inquisição, logo em seguida os reis espanhóis concordaram com a viagem de Colombo. Teriam eles obtido segredos árabes que confirmavam as teorias do navegante genovês?

Assim é possível que ao iniciarem suas incursões pelo Atlântico, os viajantes ocidentais tenham se baseado em informações geográficas e navegacionais dos árabes, obtidas por estes em viagens reais ao Novo Mundo.

Se na literatura ocidental moderna os registros das visitas ao Novo Mundo antes dos descobrimentos oficiais são tratados como lendas, na literatura muçulmana elas são abundantes e metódicas, como atestam os mapas e livros de historiadores e cartógrafos muçulmanos como Al-Masudi; Abul-Hassan Ali Ibn Al-Hussain Al-Masudi; Abu Bakr Ibn Umar Al-Gutiyya; ou Al-Sharif Al-Idrisi; que viveram entre 871 e 1166 d.C.

Eles deixaram os livros Akhbar Az-Zaman, a história do mundo; Muruj Adh-dhahab wa Maadin al-Jawhar; ou Nuzhat al-Mushtaq fi-Ikhtiraq al-Afaqque, onde narram as aventuras de navegadores muçulmanos como Khashkhash Ibn Saeed Ibn Aswad, de Córdoba, que navegou em 889 do porto de Delba, hoje Palos, atingindo novas terras desconhecidas, que chamou de Ard Majhoola, e trouxe de volta valiosos tesouros.

Outro muçulmano, Ibn Farrukh, de Granada, navegou de Kadesh em fevereiro de 999 d.C. e chegou a Gando, as ilhas Canárias, visitando o rei Guanariga, e de lá continuou para o oeste, onde atingiu duas ilhas, que nomeou de Capraria e Pluitana, retornando a seguir, para a Espanha em maio de 999 d.C.

Mas o mais bem documentado caso de exploração islâmica ao Novo Mundo vem do historiador Chihab Addine Abul-Abbas Ahmad ben Fadhl Al-

Umari, que descreveu os detalhes das explorações geográficas do Sultão de Mali no seu livro *Masaalik al-absaar fi Mamaalik al-amsaar*. O sultão Mansa Kankan Musa (1312–1337 d.C.), foi o soberano do Império Muçulmano de Mali, no oeste da África. Na sua viagem de peregrinação para Meca, em 1324 d.C., ele informou a corte do rei mameluco an-Nasir-eddin Muhammad III no Cairo, que seu irmão, o sultão Abu Bakari I (1285–1312 d.C.), viajou duas vezes para o Oceano Atlântico desconhecido. Quando ele não retornou para Timbuctu da sua segunda viagem em 1311, Mansa Musa foi coroado sultão do Império.

Curioso saber que, o mesmo porto de Palos, usado em tantas supostas expedições árabes ao Novo Mundo, foi o usado por Colombo quando partiu para descobrir as mesmas terras. Dois dos capitães que acompanharam Colombo nesta primeira viagem podem ser de origem muçulmana: Martin Alonso Pinzón, capitão da Pinta, e seu irmão Vicente Yânes Pinzón, capitão da Niña. A família Pinzón seria relacionada a Abuzayan Muhammad III (1362-1366), sultão do Marrocos da dinastia Marinid (1196–1465).

Em 12 de outubro de 1492, Colombo chegou nas Bahamas na ilha Guanahani, como era chamada pelos nativos, a qual ele batizou de San Salvador. As palavras árabes Guana ou Ikhwana significa irmãos, e Hani é um nome próprio árabe. Assim Guanahani soa como Irmãos Hani, talvez mais do que uma simples coincidência. Conforme narrado por seu filho em sua biografia, Colombo encontrou nativos quase negros em Honduras, a leste do Ponto Cavinhas. Supostamente nesta região, vivia uma tribo muçulmana Almamy.

Alguns autores e historiadores acreditam que Colombo sabia da presença de muçulmanos, ou Mandinka, no Novo Mundo, sobretudo muçulmanos oriundos do oeste da África que teriam se fixado no Caribe, e nas Américas. Indígenas do Haiti teriam informado que homens negros já haviam estado ali antes, e como prova exibido lanças com pontas de Guanine, um metal feito de ouro, prata e cobre, como produzido na Guiné.

Tanto Colombo quanto Hernan Cortéz narram em suas cartas e memórias que observaram nos indígenas, tecidos e costumes que lembravam os usados pelos muçulmanos. Uma teoria mais avançada indica que os muçulmanos chegaram a se estabelecer solidamente no Novo Mundo, e teriam influenciado e se miscigenado com culturas indígenas, como as das tribos Iroquois, Algonquin, Anasazi, Hohokam e Olmecas. Um fato arqueológico é o achado de um símbolo religioso muçulmano, a lua crescente, chamado Naja, entre os indígenas dineh, ou Navajo. As hipóteses são de que eles desenvolveram um símbolo igual ao dos árabes sem

influência destes, ou foram trazidos pelos espanhóis conquistadores, o que não parece muito certo, pois como cristãos, eles eram inimigos dos muçulmanos, e não iriam nunca carregar símbolos pagãos, sob risco de queimar na fogueira da inquisição. Também foram encontradas cabeças que lembram estátuas muçulmanas, datadas entre 300 e 900 d.C., em escavações no México.

Em documentos chineses dos séculos XII e XIII, existem menções de que os mesmos comerciantes árabes que ali trafegavam, também viajavam para além do oeste da África, e os católicos espanhóis, ao chegarem ao Panamá e a Colômbia, reconheceram em chefes nativos nomes bíblicos e muçulmanos, como Do-Bayda e Aben-Amechy. Curiosamente, certas regras alimentares do Caribe são as mesmas adotadas pelos muçulmanos, segundo suas obrigações religiosas.

Colombo considerava o árabe como a mãe de todas as línguas, e talvez por isto as primeiras palavras ditas por ele ao chegar na América tenham sido *As-Salam Alaykum*, numa tentativa de se comunicar com os nativos. Na verdade, do século VIII ao XII, o idioma árabe era a língua oficial, e mesmo depois, toda expedição tinha ao menos um intérprete árabe, como Luis de Torres na primeira viagem de Colombo, com o objetivo de negociar com os muçulmanos na Índia, ou quem sabe, no NovoMundo.

A China No Ocidente.

Além das Caravelas portuguesas e espanholas, e do Dhow árabe, um outro tipo de embarcação oferecia a possibilidade de viagens oceânicas. O juncos chinês era um navio de porte semelhante ao usado nas expedições das descobertas de Cabral e Colombo, com sistema de mastreação diferente, até mesmo superior, tanto que, com algumas modificações, este barco é usado na Ásia até os dias de hoje.

A dinastia imperial Ming, no século XV, enviou algumas expedições para o desconhecido usando estas embarcações. O eunuco Zheng He comandou, entre 1405 e 1433, ao menos sete viagens oficiais, que chegaram à Índia, ao Golfo Pérsico, e a África Oriental.

A China era conhecida como Chung Kuo, o Reino do Meio, ou o Centro do Mundo, e os seus imperadores achavam-se no direito de cobrar impostos dos países vizinhos, como o Vietnã e Coréia. Assim estas expedições marítimas foram organizadas na tentativa de se cobrar tributos das nações

longínquas.

Mas as despesas e esforços para organizar e conduzir tais viagens não eram compensadas pelo que se trazia nas embarcações, além da relutância dos povos visitados de se submeterem a tão distante reinado. Assim as viagens marítimas passaram a se tornar impraticáveis e foram abandonadas.

Embora não existam registros oficiais, uma possibilidade ainda excita a mente de historiadores e curiosos, a de que os chineses tenham chegado a costa do Brasil ou da América. Caso eles tivessem persistido e atravessado o Cabo da Boa Esperança, no Sul da África, eles dariam na costa brasileira. Ou se tivessem saído em direção ao leste, passado pelas ilhas do Japão e depois rumado para o nordeste, teriam atravessado o Oceano Pacífico e chegado a costa oeste americana, aproveitando as correntes e ventos favoráveis. O retorno se daria descendo até o México para depois atravessar novamente em direção a China.

Outra lenda fala de marinheiros do estado Chu, que possuíam excelente habilidade no mar, visitando regularmente as Américas no século VIII. Eles teriam ido até o Peru, em busca de ouro, introduzindo importantes técnicas aos nativos locais, como a enigmática civilização Chavin.

Uma destas tecnologias seria a metalurgia. No México existem narrativas antigas dos Olmecas, sobre homens estrangeiros vestidos com longas indumentárias, de tecidos que lembram a lã e a seda.

Embora não existam fatos que comprovem esta lenda, a possibilidade do que teria sido o encontro, e as influências dos chineses com as culturas nativas da América, como os Astecas, Maias e Incas, é bastante instigante, ainda mais devido a semelhança fisionômicas entre estes povos.

Os Viquingues E Vinland.

O exemplo mais válido para defender as teses de visitas ao Novo Mundo anteriores a Colombo e a Cabral, encontra-se descrito na saga de Leif Ericson, o chefe Viquingue que descobriu e colonizou a América do Norte por volta do ano 1000 d.C.

Se desde o ano 711 d.C. os muçulmanos dominaram as águas mediterrâneas e orientais, os mares do Atlântico Norte e do Ocidente eram livres, tornando-se as verdadeiras explorações européias ao desconhecido, do século VIII ao século XI. As conquistas dos viquingues começaram pela Inglaterra, no ano 787, e foram seguidas por posteriores ataques as comunidades cristãs por toda a costa européia até a Itália, Rússia e Constantinopla.

Mas além de invadir e pilhar, eles também colonizavam as terras conquistadas, abrindo importantes bases na França, Irlanda, e mesmo na distante Islândia, em 874. A partir destas bases continuavam seus ataques e explorações, culminando com a descoberta da Groenlândia em 877, que significa Terra Verde, num lampejo de humor, talvez uma tentativa de se atrair colonos ao lugar coberto de neve. Com o tempo, os viquingues acabaram se espalhando e sendo conquistados por franceses e ingleses, mais tarde se convertendo ao cristianismo.

Contudo, antes da decadência deste povo glorioso, Eric, o Ruivo, fundou várias colônias na Groenlândia. Em 989 ele recebeu a visita de Biami Heriulfson, que narrou que antes de chegar até ali, vindo da Islândia, seu barco havia sido desviado para o oeste por uma tempestade, e atingiu uma região plana e de florestas, além de uma ilha montanhosa coberta de gelo. Quando a tempestade passou pode retornar para a Groenlândia.

Esta narrativa acendeu o desejo de aventura de um viquingue, Leif, filho de Eric, que no ano 1000 partiu para explorar estas terras desconhecidas. Com o navio comprado de Biamim, e vinte e cinco companheiros, ele chegou a uma terra inóspita que chamou de Helluland, a Terra de Ardósia, possivelmente a Labrador de hoje.

Fazendo-se ao mar novamente, ele chegou a uma terra plana e com relva, que chamou de Markland, a Terra dos Bosques, de onde partiu mais uma vez, para alcançar depois de dois dias, uma ilha a nordeste, que usou para se abrigar de um temporal. Dali, seguiu por um estreito entre a ilha e um cabo, e subiu por um rio até dar num lago, onde fixou uma base para passar o inverno.

Deste lugar, que chamou de Vinland, a Terra das Vinhas, pois haviam muitas videiras selvagens, seus viquingues saíram para explorar terras mais distantes. Em algumas destas expedições eles finalmente encontraram homens, e com eles tiveram sangrentos combates, o que inviabilizou a permanência no local. Outras expedições futuras encontraram o mesmo destino, culminando com a morte do irmão de Leif, Thorvald. Com o tempo, as colônias dos viquingues na América e mesmo as da Groenlândia foram abandonadas e esquecidas, embora especule-se que o Vaticano possua o relato completo das histórias dos viquingues, a Saga dos Reis Normandos, Heimskringla, e outros cantos dos Bardos da época.

A própria igreja católica pode ter registros de um certo Bispo Érico, que teria ido a Vinland em 1121, e de que padres da Diocese de Gardar também a teriam visitado em 1285. Mas a história mais fantástica é a de uma viagem da Groenlândia a Markland, ordenada conjuntamente pelo papa Inocêncio IV e pelo rei da Noruega, em 1354, para cobrança de dízimo para a igreja. Tais registros, se verdadeiros, comprovariam a existência de uma colônia cristã no Novo Mundo.

Para comprovar estas lendas perdidas no tempo, na pequena vila de L'Anse aux Meadows, no norte de Newfoundland, arqueólogos encontraram evidências irrefutáveis da colonização viquingue. Hoje o local é patrimônio histórico da Humanidade, tombado pela UNESCO.

Em 17 de maio de 1992 uma réplica do barco de Leif Ericson, batizado de Gaia e construída na Noruega segundo técnicas tradicionais perpetuadas até hoje, navegou pela mesma rota dos exploradores originais, alcançando Vinland e depois prosseguiu até Washington, onde a viagem terminou em 9 de outubro do mesmo ano.

Uma vez mais estava comprovada a possibilidade de viagens de descobrimento anteriores a Colombo e Cabral.

Os Irmãos Genoveses.

Uma história italiana conta de uma expedição perdida, que desceu até o sul da África muito antes dos esforços dos navegadores do Infante D. Henrique.

Os irmãos Vivaldi, Ugolino e Vadino obtiveram dinheiro emprestado de Bonifácio de Montelongo, conforme registrado em Veneza, numa escritura de 27 de fevereiro de 1291. Pelo contrato eles tinham até dez anos para pagar a tal quantia, que foi empregada para montar uma expedição marítima.

Eles saíram de Gênova em maio de 1291, fizeram escala na ilha de Maiorca, contornaram o Marrocos, e desceram o cabo Judy até desaparecerem nas terras desconhecidas. Alguns anos mais tarde, o filho de Ugolino, Leone, partiu em busca do pai e encontrou boatos na Somália italiana. A narrativa que ouviu contava de um barco europeu que teria afundado, e cujos sobreviventes teriam sido levados para um lugar chamado Graciosa.

Animado com esta narrativa, Leone pediu permissão para o xeque

local, Abu Becre, para visitar as terras onde estariam os tais sobreviventes, mas o monarca negou o pedido, dizendo que o reino que ele buscava era de inimigos mortais dos muçulmanos.

O tal rei inimigo, Abdeselibe, poderia ser o lendário rei cristão Preste João, buscado desde o início das Cruzadas. Se era de fato ou não, um reino cristão foi mesmo localizado, mas somente em 1492, na Etiópia, do outro lado da África. Já os irmãos genoveses nunca foram encontrados.

O Armador Zeno.

Alguns livros trazem escrito que o primeiro europeu a usar a expressão Novo Mundo foi Zeno, um armador veneziano. Ele teria viajado para a Irlanda em 1364, e de lá escrito a seus irmãos dizendo que um marinheiro local havia contado a ele que esteve por vinte e seis dias além-mar, numa terra desconhecida, que chamou de “Nuovo Mondo”. A riqueza de detalhes do marinheiro incutiu certeza no coração de Zeno.

Farejando uma oportunidade de fazer dinheiro, este veneziano organizou uma expedição para a América, entre 1380 e 1395. O patrono da expedição foi um nobre inglês, o Conde das Orcadas, Henry Sinclair.

Inicialmente partindo para a Groenlândia, os irmãos Nicolo e Antônio Zeno prosseguiram em sua viagem até chegarem a América do Norte, de onde trouxeram narrativas fantásticas. Tais descrições foram editadas em Veneza em 1558, no livro *Dello Scoprimento dell’isola Frislanda, Eslanda, Engrovelanda, Estotilanda et Icaria*. Segundo o livro, eles teriam passado vários dias nas terras da América do Norte, explorando o interior, inclusive encontrando indivíduos de pequeno porte, sem contudo conseguir se aproximar deles.

A Inglaterra e Portugal Na América Do Norte.

O navegador veneziano Giovanni Caboto passou a ser conhecido como John Cabot quando foi contratado pelo governo inglês. Ele partiu de Bristol, na Inglaterra, em maio de 1497, no Comando de um pequeno navio com dezoito tripulantes, regressando em 1498, após ter atingido a América do Norte, no reinado de Henrique VII.

As narrativas contadas é de que indo para o norte encontrou gelo, aí desviou seu curso para o sul, costeando a terra nova por 300 léguas. Encontrou clima temperado e muito peixe. Ao desembarcar, encontrou vestígios de

civilização, como couro, armadilhas de caça e agulha para tecer rede de pesca, porém, não encontrou ninguém. Sua viagem teve o período total de três meses.

Em 1498 ele partiu novamente, desta vez em busca do Brasil e das Sete Cidades, mais bem equipado com cinco navios do rei Henrique VII. A única referência para suas descobertas pode estar registrada no mapa de La Cosa, de 1500, em que se identificam cinco bandeiras inglesas entre as latitudes 30° e 60° Oeste.

Mas Portugal também iria explorar as terras americanas do hemisfério Norte quando, em 1499, Gaspar Corte Real foi despachado por ordem do rei D. Manuel, e chegou a Flórida na primavera deste mesmo ano. Ele voltou falando maravilhas do lugar. Em uma segunda viagem, em maio de 1500, ele teria chegado até a Groenlândia, que não visitou devido ao gelo.

Voltou no final de 1500, quando ganhou de D. Manuel I uma carta de posse das terras encontradas por ele. As suas observações foram adicionadas ao mapa de Cantino.

No próximo ano, em maio, Gaspar partiu novamente com três caravelas, das quais duas retornaram com descrições de um país desconhecido entre o noroeste e o oeste, o qual percorreram por 700 léguas, sem encontrar seu fim. Uma carta do embaixador de Veneza em Lisboa na época do retorno, enviada a seu irmão na Itália, afirma que eles trouxeram cinquenta indígenas nus, possivelmente alguns esquimós. Ele deduz que estas terras seriam a continuação das avistadas em 1500. O barco de Gaspar não regressou mais a Portugal. Por ordem do rei D. Manuel, em 1503 o irmão de Gaspar conduziu uma expedição para encontrá-lo, contudo sem lograr êxito.

Existe a possibilidade de Gaspar Corte Real ter se baseado e refeito a viagem anterior dos espanhóis Pero de Barcelos e João Fernandes Labrador à Terra Nova, América do Norte e Canadá.

Os Mitos Sobre Colombo.

Várias lendas, como a de Sêneca, profetizavam o dia em que novas terras seriam descobertas, novos povos encontrados. Em suas cartas, Colombo deixou transparecer que, acreditava ser um dos personagens profetizados, o piloto de Sêneca.

Muito se comentou sobre as bases de sua pesquisa, se foram observações tiradas de sua vivência na ilha da Madeira, ou se dos relatos que ouviu dos navegadores de então. Nas suas memórias *Vita de l'Amiraglio*, escritas por seu filho Fernando Colombo, ele descreve a viagem até a Inglaterra e

Irlanda, empreendida para buscar informações sobre a navegação pelo Atlântico. Na Ilha de Brêhat, ele teria conversado com o proprietário do navio *Coatelem*, que supostamente freqüentava o Canadá. Segundo estas histórias, barcos pesqueiros visitavam as costas americanas e canadenses há anos.

O cartógrafo turco Piri Reis possuía uma oficina na Turquia, para onde eram levados os navegadores cristãos capturados durante as cruzadas. Em seus relatos ele registra que um marinheiro que viajou com Colombo para o Novo Mundo foi levado a ele por Kamel Reis, seu tio, um dos maiores navegadores turcos daqueles tempos.

Ele contou que Colombo teve acesso a um livro de mapas, que o ajudou a formar seu plano para navegar para o Oeste, e que neste livro já se mencionavam as terras a serem descobertas e também que os selvagens gostavam de contas e objetos de vidro.

Colombo teria usado este livro secreto em sua viagem, e falsificado seus registros de viagem para não ser descoberto.

Colombo sempre foi tido como um homem racional e científico, que venceu a ignorância religiosa da época. Mas existe uma outra personalidade que não vem a tona frequentemente. Em seus últimos anos, ele achava que era uma figura chave de profecias bíblicas, e que o anticristo e o fim do mundo, tinham algo a ver com suas viagens.

Ele passou a assinar como *Christoferens*, aquele que recebe Cristo, já a partir de 1493. Na verdade, Colombo e seus sucessores imediatos, como Cortes e Pizarro, foram para o novo mundo através de motivos religiosos, além do ouro, é claro. Em sua quarta carta aos reis da Espanha, o Almirante do mar oceano confessa seu fervor religioso, ao afirmar que buscava meios na América de retomar Jerusalém das mãos dos muçulmanos. Este pode ser o ponto que atraiu os reis católicos e os fez contribuir para suas viagens: o de iniciar uma nova cruzada.

Para comprovar esta faceta da sua personalidade, Colombo começou a escrever o Livro das Profecias, em colaboração com o monge Gaspar Corricio, com várias citações a obras antigas e medievais. Os pontos principais desta obra inacabada, são a retomada da Terra Santa e a conversão de todo mundo ao cristianismo. Ele manteve uma relação direta com os monges Franciscanos, nos seus últimos anos, chegando a andar pelas ruas vestido com seus hábitos. Cristovão Colombo morreu acreditando que o fim do mundo estava próximo, e que ele havia aberto o mundo pagão aos ensinamentos de Cristo, através de sua rota pelo mar.

Com o passar dos anos, várias hipóteses foram aparecendo sobre a origem de Colombo. Alguns historiadores já disseram que ele era na verdade

grego, outros que ele era português, mas a tese que encontra mais sustentação afirma que Colombo era um judeu, que mais tarde se converteu ao catolicismo, tornando-se um cristão fervoroso. O próprio nome Colón pode ser derivado de nomes judaicos, e um terço de sua tripulação, incluindo ao menos um de seus oficiais, chamado Marranos, era judeu. Mas a única certeza é de que ele se relacionava com astrônomos e navegadores judeus, o que era comum na época já que muitos homens de ciência eram de origem judaica.

Outro detalhe que chama a atenção é o fato de Colombo ter mantido toda a sua tripulação a postos, fechada nos barcos na véspera de sua viagem, data marcada para a expulsão de todos os judeus da Espanha. Neste dia 2 de agosto de 1492 centenas de milhares de judeus deixaram a Espanha, e ele, podia estar temendo algum contratempo consigo ou com seus tripulantes que o impedisse de zarpar no dia seguinte.

O Piloto Desconhecido.

Segundo os conceitos geográficos de Ptolomeu, a circunferência do globo, na altura do equador, era preenchida por metade de terra e metade de água. Acreditava-se que a porção de terra abrangia 180° dos 360° da circunferência da Terra. Assim para alcançar as Índias, um navio teria que cruzar por mar uma distância equivalente da península Ibérica à China, cerca de 3.375 léguas, ou 10.800 milhas náuticas.

Como as embarcações da época não tinham esta autonomia, a façanha nunca foi tentada. Mas Colombo sabia que a distância era de menos de 800 léguas, ou seja, 2.560 milhas náuticas. Como ele poderia saber deste fato? Uma das explicações fantástica, nos traz a saga de um piloto desconhecido.

Não se sabe ao certo quando, mas na época em que Colombo morava em Porto Santo, no arquipélago da Madeira, ele pode ter tido contato com um marinheiro desconhecido que teria estado no Caribe. O próprio Bartolomeu de las Casas, um sacerdote que documentou em campo a história das Índias Ocidentais, acreditava nesta versão da história. Por sua narrativa, um navio saído de Portugal ou Espanha, com destino a Inglaterra, foi pego numa tempestade e empurrado pelos ventos em direção as ilhas do Caribe.

Mas a versão mais aplausível, fala de uma época entre 1477 e 1479, quando os portugueses estavam em guerra com a Espanha, e seus navios deveriam navegar bem a oeste do Cabo Verde, para evitar serem capturados. Numa destas viagens, uma embarcação portuguesa, voltando para casa a partir da costa da Guiné, foi pega numa das várias tempestades tropicais que assolam a

região, e levada através do Atlântico.

Os marinheiros que sobreviveram a travessia involuntária desta caravela teriam passeado pelas ilhas por meses, até decidirem arriscar a passagem de volta ao Velho Mundo, doentes e debilitados pelas febres tropicais e outros males.

O regresso se deu na Ilha da Madeira, onde Colombo, trabalhando para o governador, seu cunhado, teve acesso a estes marinheiros desaventurados. Tais informações nunca chegaram a coroa portuguesa, o que explicaria a sua certeza e resolução, demonstradas na luta para fazer com que o governo de Portugal o apoiassem na sua viagem de descobrimento. Naturalmente ele não poderia mencionar o tal mapa, pois tinha medo que os portugueses roubassem seu projeto, e esconder informação desta natureza era considerada alta traição. Mas poderia contar para os reis da Espanha, o que pode ter sido a causa da aprovação de sua viagem.

Expedições Oceanográficas Ao Atlântico Sul.

Entre as duas primeiras expedições portuguesas a cruzarem o cabo da Boa Esperança, a de Bartolomeu Dias, que voltou a Portugal em dezembro de 1488, e a de Vasco da Gama, que deixou a pátria somente em julho de 1497, houve um intervalo de muitos anos. Lacuna de tempo semelhante se deu anteriormente, nas navegações de descobertas efetuadas ao longo da costa africana, com as pausas de 1436 a 1444; de 1462 a 1469; e de 1475 a 1482. Qual a razão de tanta espera entre as viagens?

Acredita-se que estes intervalos nas navegações eram usados pelos portugueses para solucionarem problemas referentes as técnicas de navegação necessárias para tornar a rota descoberta segura ou possível. Para contornar a África, os principais problemas enfrentados pelos viajantes eram navegar sem pontos de referência visuais, por estarem tão longe da costa, ou ficarem presos em calmarias, com os navios parados por dias a fio.

Assim, durante o seu reinado, D. João II, o príncipe perfeito, buscou o aperfeiçoamento de diversas técnicas de navegação, entre elas o método de determinação de latitudes pela altura do Sol e a exploração sistemática do sudoeste do Oceano Atlântico. Descobriu-se que distanciado-se bastante da costa, os navios evitavam os perigos e influências causados pelos acidentes geográficos africanos, e também as zonas de calmarias equatoriais. Tal manobra recebeu o nome de Volta pelo Largo.

Apesar das instruções que possuía, as observações feitas por

Bartolomeu Dias, em sua primeira descida para contornar a África, diz que as correntes contrárias e ventos fracos encontrados eram superiores as expectativas, obrigando-o a colocar mais milhas de mar entre sua caravela e a costa.

Se com as caravelas já não era fácil vencer o cabo, com as naus seria muito mais difícil realizar a viagem, pois eram barcos mais pesados e que não respondiam tão bem.

Foi necessário então fazerem novos estudos para determinar nova rota especificamente para o tipo de navegação das naus, que seriam usadas nas viagens de comércio por serem muito mais resistentes as tempestades que ocorrem com frequência no Cabo da Boa Esperança, e principalmente por poderem transportar mais carga de especiarias.

As expedições de estudos oceanográficos nunca ficaram bem registradas, e devido a isto as viagens de descobrimento portuguesas assumem um ar de certo acaso e sorte. Contudo a partir de 1489 existem registros de intensa atividade de fornecimento de mantimentos para caravelas, inclusive um famoso recibo de entrega de mil quintais de biscoitos, suprimento para três caravelas por até dois anos.

O curioso é o fato de não ter havido nenhuma expedição oficial neste período. A caravela de Afonso Gonçalves, que partiu de Portugal em novembro de 1494, pode ter sido uma das várias que partiram com o objetivo de pesquisa. Em outubro de 1495, o rei Manuel, o Venturoso, confirmou a ordem dada anos antes por D. João II, de encarregar Bartolomeu Dias de construir as naus para a viagem à Índia. Tal fato evidencia os cuidados tomados pelos portugueses nos preparativos de suas viagens de descobrimento.

É sabido que Vasco da Gama deu conselhos a Cabral sobre a rota a seguir para chegar a Índia, porém ele mesmo seguiu um curso diferente em sua viagem. Enquanto Gama saiu em agosto de 1497, ou seja no verão, Cabral saiu no inverno, o que significa regime de ventos e correntes diferentes. A partir das ilhas de Cabo Verde, Gama foi para o leste, para a Guiné, mas Cabral saiu em março para o sul.

Conclui-se então, que antes mesmo da viagem de 1497 para a Índia, os portugueses sabiam que no Oceano Atlântico os ventos dominantes permitiam que se aproximassem do cabo de Santo Agostinho no Brasil e que dali, enquanto a costa segue para sudoeste, os ventos sopram para sudeste, virando gradativamente para leste, permitindo assim, que até mesmo as pesadas naus pudessem passar o cabo da Boa Esperança com vento leste. Os portugueses descobriram que este trajeto era possível o ano todo, com pequenas correções na rota, o que seria impossível a Gama ter aprendido numa só viagem e em época diferente.

A prova definitiva talvez seja o conhecimento de que as rotas utilizadas pelas duas expedições, de Vasco da Gama e a de Cabral, ainda são as rotas utilizadas até hoje. Deste fato é lógico deduzir que profundos estudos das correntes e ventos foram feitos antes que as naus deixassem Lisboa. Nenhuma das rotas das viagens foi obra do acaso.

Viagens As Américas.

Em 1493, um incidente com os portugueses foi levantado pelos reis da Espanha. Quatro caravelas se fizeram ao mar neste ano, a partir da ilha da Madeira em direção ao poente, ou seja, para as ilhas descobertas por Colombo. A desculpa oficial foi que uma caravela de um comerciante, sem permissão, foi para o oeste e outras três caravelas do rei foram despachadas em sua perseguição. Acredita-se que faziam parte desta mal explicada expedição portuguesa dois marinheiros portugueses, que haviam estado a bordo da caravela Niña de Colombo em sua primeira viagem, e portanto tinham a experiência da viagem para o Novo Mundo.

Estevão Frois em carta de 1514 endereçada a D. Manuel I, disse que foi explorador da costa brasileira antes de 1493, e que havia encontrado outros navegadores no litoral norte do Brasil. Neste encontro tropical, os navegadores desconhecidos foram interrogados para saber se haviam entrado ou entrariam em terra de Castela e Aragão, ao que responderam que estavam em busca de novas terras nos limites territoriais de Portugal. E que um certo João Coelho, de Lisboa, já havia estado ali há muito tempo atrás, pois segundo o relato, o rei de Portugal já tinha posse destas terras a mais de vinte anos.

Outro suposto explorador das terras do Brasil, foi Pero Lopes de Sousa, que veio a Pernambuco antes de 1492 e encontrou outros portugueses num porto agitado e estes diziam que habitavam a região já há quarenta anos. De fato existiram aventureiros particulares, que deixaram a Europa e dos quais não se tem notícia. Entre eles, Diogo de Teive em 1452, Fernam Teles em 1475 e Duolmo em 1486.

Bartolomeu Dias No Brasil Em 1499.

O mais ilustre navegador que pode ter feito viagens exploratórias ao sudoeste do Oceano Atlântico foi o próprio Bartolomeu Dias. Tal fato explicaria porque

ele não fez parte da armada de Vasco da Gama até as Índias em 1497, já que seria o melhor guia para cruzar o Cabo da Boa Esperança. Depois de sair de Portugal com a armada, seu barco desvencilhou-se da frota e rumou para São Jorge da Mina. Ele pode ter sido comissionado pelo rei para encontrar os limites ao sul da linha de Tordesilha.

Ele teria saído então da Mina e rumado para o oeste pelo equador, até encontrar a linha de tordesilhas no Brasil, mais precisamente em Cananéia, na latitude de 25° 03' sul.

Está registrado por Álvaro de Caminha, donatário de São Tomé, que ele esteve na sua ilha no final de 1498, e recusou-se a embarcar passageiros com destino a Lisboa, o que deixa margem para se pensar que ele não estaria regressando diretamente à pátria, mas rumando para uma missão sigilosa.

Mas ao partir no início de 1499, talvez tenha levado um outro passageiro, um degredado, como eram chamados os prisioneiros levados para as novas terras para serem deixados ou sacrificados conforme necessidade, denominado Bacharel, que trabalhava em São Tomé, e que teria feito seu testamento, insinuando que logo não estaria mais disponível por ali, e que seus bens fossem deixados para seus herdeiros em São Jorge da Mina.

Muito mais tarde, quando o português Diogo Garcia, em 1527, visitou a costa da Cananéia no Brasil, encontrou um indivíduo denominado Bacharel, que já vivia na região há quase trinta anos, conforme narra em seu *Relacyón y derrotero*. Da mesma forma, Pero Lopes de Sousa, encontrou em 1531, o mesmo Bacharel, e também afirmou que este prisioneiro havia sido deixado ali, há mais de trinta anos.

O suposto ponto de partida de Bartolomeu Dias em 1499, a ilha de São Tomé, oferece condições ideais para servir de base para uma viagem com destino a costa brasileira. Saindo de lá, na altura do equador, os navios apenas tem que içar suas velas para que os ventos alísios os impulsionem através do Atlântico, por quinze a vinte dias até darem no Brasil, sem pegarem calmarias. Se de fato Bartolomeu Dias explorou estas rotas anos antes, estaria explicado a sua presença na importante viagem da frota de Pedro Álvares Cabral.

Duarte Pacheco Pereira.

O fato das terras ao norte, da Groenlândia ao Caribe, estarem sendo exploradas por espanhóis e ingleses, fez com que o soberano de Portugal se agitasse.

Uma das possíveis respostas foi enviar seus navios para verificar se os limites de Tordesilhas ainda estavam sendo cumpridos, pois se Tordesilhas foi

um acordo entre as duas nações ibéricas, sem a influência ou intromissão do papa, a bula papal anterior ao tratado, a *Dudum Siquidem*, que dizia que a terra seria de quem a achasse e ocupasse primeiro, ainda poderia estar valendo.

Dependia apenas do ponto de vista adotado. Talvez esta tenha sido a razão que levou o rei Luso a se preocupar em registrar o Brasil, em 1500.

Duarte Pacheco Pereira foi um dos navegadores mais competentes da corte, além de astrônomo excepcional. Seu maior feito científico foi calcular o valor do grau de um meridiano, com uma margem de erro de apenas 4%, feito só igualado dois séculos depois. Suas habilidades e feitos lhe renderam o apelido de Aquiles lusitano, no poema de Camões.

Em seu livro *Esmeraldo de Situ Orbis*, escrito entre 1505 e 1508, deixou relatos que podem ser interpretados como viagens que fez ao Brasil e a África, além de informações sobre a ciência da navegação. Mas o simples fato destes relatos terem sido encomendados pelo rei D. Manuel, o Venturoso, já provam que são verdadeiros e não apenas obra de ficção ou projetos não realizados. Para reafirmar o status de Duarte Pacheco Pereira junto ao rei, em 1503, ele recebeu o comando de uma nau na armada de Afonso de Albuquerque, rumo a Índia. Em 1512, quando se casou, ganhou uma pensão anual de 120 mil reais, e em 1519 o cargo de governador de São Jorge da Mina.

Segundo seus relatos, ele teria saído de Portugal em 1498, para percorrer a extensão da linha determinada pelo tratado de Tordesilhas, chegando ao extremo da América do Norte, em 70° N, e descendo a 28° 30' S. Assim afirma que, o Novo Mundo é na verdade um continente e não parte da Ásia como ainda pensavam os espanhóis.

Por volta de novembro de 1498, ele teria saído da África, do Cabo de Lopo Gonçalves, que fica abaixo da linha do equador a 0° 39' S, e percorrido a mesma latitude, guiado pela altura do sol, e chegado ao Cabo Santo Agostinho ainda no mesmo ano, rumando um pouco para o sul para compensar os efeitos da corrente marítima equatorial. Deve ter seguido explorando a costa do Maranhão, e o rio Amazonas até chegar a Ilha de Marajó.

Este procedimento de seguir a linha do Equador e a partir dela medir a distância, estimando assim a linha de Tordesilhas seria o único possível na época, já que um meio eficaz de se identificar a longitude exata só seria inventado em 1757, com o cronômetro marítimo.

As suas narrativas das terras que encontrou, dizem claramente que enquanto os nativos da África são negros, as gentes de lá são pardas, quase brancas, devido serem guardadas da quentura do sol pelo arvoredor que existe, e esta descrição se encaixa perfeitamente com os índios Aruaques do litoral norte do Brasil. E completa sobre as florestas, dizendo que muitas árvores nesta terra são

espessas. E que não são brancos, porque não andam vestidos, pois tal como os nativos da África, os do Brasil também andam nus. A prova mais contundente porém, se encontra nos detalhes da costa, registrados no planisfério português de Cantino de 1502, muito antes de qualquer expedição oficial para o Maranhão ou Amazonas.

Uma explicação para a não divulgação de suas viagens é de que, tanto o Pará quanto a parte do Maranhão explorada, encontravam-se nas áreas de direito da Espanha. No documento escrito por Colombo entre 1499 e 1500, *Memorial de la Mejorada*, há uma acusação ao rei português de ter enviado navios a área reservada a Castela e Aragão, numa referência direta a expedições como a de Duarte Pacheco Pereira. Outro fator, seria a chegada quase simultânea de Vasco da Gama à corte, informando da abertura do caminho para as Índias, prioridade máxima para as viagens.

A Descoberta Do Brasil Por Américo Vespúcio.

Existe muita controvérsia na vida deste florentino, que nunca comandou uma frota, nem possuiu um barco, nem pisou em terras da América do Norte, mas recebeu a honra de nomear dois continentes, e talvez tenha até visitado o Brasil antes de Cabral. Mas por não ter sido o personagem principal destas viagens, servindo apenas como piloto, ou seja, cartógrafo e astrônomo, nem ao menos o número de suas viagens é confirmado oficialmente. Acredita-se que elas possam ter sido quatro, sendo pelo menos duas comprovadas historicamente.

Vespúcio teve uma educação privilegiada, tendo nascido de uma classe de profissionais, com educadores ilustres de Florença. Tal educação garantiu a posição de secretário numa missão diplomática na França. Depois, em 1492, mudou-se para Espanha, coincidindo com o retorno de Colombo de sua viagem de descobrimento. Em nome dos ricos comerciantes de Florença, os Medici, ele logo se envolveu com o patrocínio para a segunda viagem de Colombo para as Índias Ocidentais.

Além do interesse comercial, Vespúcio tinha fascínio especial pelas ciências da navegação, sobretudo a astronômica, o que o levou a embarcar como piloto, em 10 de maio de 1497, percorrendo a Venezuela e o Haiti, pisando no continente Sul Americano em 1497, portanto antes do próprio almirante Colombo, que lá chegou somente em sua terceira viagem, em 1498. Não existem registros confiáveis na Espanha sobre esta viagem, nem mesmo no posterior inquérito dos reis de Espanha contra Colombo.

A sua segunda viagem deu-se em 18 de maio de 1499, e sua volta em junho de 1500. Ele foi o piloto do navio de Juan de La Costa, na frota de Alonso de Ojeda. Nesta viagem para o Cabo Verde a Venezuela, eles se separaram, indo duas caravelas para o norte e duas para o sul, em direção a foz do Amazonas e além. Supostamente nesta viagem ele teria chegado ao Brasil em 1499, portanto um ano antes de Cabral.

No final de 1500, com a proibição de estrangeiros nos navios espanhóis destinados às Índias Ocidentais, ele trocou de lado e passou a viajar com os portugueses. Na sua terceira viagem, iniciada em 14 de maio de 1501, sob patrocínio do Rei D. Manuel de Portugal, encontrou com Pedro Álvares Cabral nas Ilhas de Cabo Verde. Dali cruzou para o Brasil e seguiu até o paralelo 50° sul, para tentar descobrir a passagem para a Ásia, tendo sido o primeiro a chegar na Patagônia. Seu regresso a Lisboa foi em 22 de julho de 1502.

A quarta viagem deve ter sido com o português Gonçalo Coelho, de maio de 1503 a junho de 1504, quando vieram ao Brasil com o objetivo de construir uma feitoria para acelerar o embarque de pau-brasil nas naus portuguesas.

Estas viagens estão narradas em duas séries de cartas, que em muitos pontos se contradizem. A primeira série é conhecida como cartas populares, que alcançaram bastante popularidade quando publicadas. *Mundus Novus*, enviada a Lorenzo di Pierfrancesco di Medici, e a *Lettera di Amerigo Vespucci delle isole nuovamente trovate in quattro suoi viaggi*, enviada ao nobre Piero di Tommaso Soderini, foram ambas publicadas para o público europeu durante a vida do florentino, mas eram mais panfletos de propaganda dos seus feitos, atacando diretamente o almirante Colombo. São nelas que se afirmam as quatro viagens de Vespúcio, de 1497 a 1504, bem como a descoberta do continente sul americano em 1497, e do Brasil em 1499. Elas podem ter sido adulteradas, nas traduções ou por patrícios seus, querendo roubar a glória do almirante genovês e transferi-la para Florença.

A outra série é formada por três cartas, ditas familiares, identificadas como sendo escritas em *Sevilha*, *Cabo Verde* e *Lisboa*. Estas cartas estavam perdidas e só foram descobertas no século XVIII. Elas haviam sido enviadas originalmente para Lorenzo di Pierfrancesco di Medici.

Os dados narrados nas duas cartas da primeira série, apresentam vários erros, implicando sua falta de domínio da geografia, e não descreve ventos ou outros detalhes técnicos. Suas descrições de dezenas de estrelas e 300 léguas de costa desconhecidas nem sempre são identificáveis. Mesmo assim, em 22 de março de 1508, desgostoso com a ingratidão do rei de Portugal, ele voltou para a Espanha, recebendo cidadania e o cargo de Piloto Maior, responsável pelo

Padrón Real, ou seja, o mapa dos descobrimentos da Coroa Espanhola, e de instruir e testar todos os pilotos espanhóis.

No século XVI, Bartolomeu de Las Casas levantou dúvida sobre a homenagem a Vespúcio, declarando que tal honra deveria caber a Colombo, quando na verdade nenhum deles jamais tocou no solo do continente norte americano. Enquanto Colombo nunca soube que havia descoberto um continente de verdade, Vespúcio criou um novo pensamento na Europa, quando, através de seus conhecimentos de cosmografia e outras referências, afirmou que existiam dois oceanos, separados por um novo continente.

Vicente Yãnes Pinzón.

Viajou junto com Cristovão Colombo, em 1492, um espanhol de nome Vicente Yãnes Pinzón, capitão da nave *Niña*. Conta-se que ele se adiantou da frota e tentou levar as novas do descobrimento para os reis da Espanha, que não o receberam, mas decidiram esperar por Colombo, que chegou quinze dias depois.

Com o processo movido contra o Almirante Colombo e a sua exclusividade de exploração do Atlântico foi retirada, Pinzón teria partido do porto de Palos na Espanha, em 1499, para descobrir um caminho para as Índias pelo ocidente.

Após ter passado pelas ilhas Canárias e por Cabo Verde, chegou ao litoral brasileiro cerca de três meses antes de Cabral, em algum dia do final de fevereiro.

O lugar onde atracou pode ter sido a Ponta de Mucuripe no Ceará, ou no Cabo de Santo Agostinho, a apenas vinte milhas náuticas de Recife, Pernambuco.

Uma hipótese de pesquisadores locais indica que o desembarque tenha sido na praia de Calhetas, derivado do espanhol antigo que significa Lugar Seguro. De lá, seguiu até a foz do rio Amazonas, onde encontrou outro capitão espanhol, Diego de Lepe, que estava avançando até o Oiapoque. Ao retornar a Espanha, Pinzón perdeu duas de suas caravelas.

Pinzón fez outras viagens de exploração em 1502 e em 1508, com Diaz de Solis, mas estas foram muito mal registradas. Segundo relatos, eles teriam dado a volta na ilha de Cuba e descido a América do Sul até a latitude de 41 graus Sul. É dito que as suas narrativas estão encerradas no Alfarrábio do Tombo, na Espanha.

Parte V

Apêndice

1 – As Embarcações Dos Descobrimientos.

O homem sempre usou embarcações para se locomover na superfície da água. Talvez a primeira tenha sido um tronco ao qual, agarrou-se para escapar de um inimigo ou animal perigoso. Com a evolução da raça humana, também o uso de barcos foi evoluindo, surgindo especialistas para sua construção e para manejá-los. Na época dos descobrimentos, além dos homens empreendedores, as embarcações tiveram um papel de destaque.

As embarcações que singravam o Mediterrâneo há milênios foram as primeiras a serem usadas pelos portugueses em suas incursões náuticas. As galés, birremes, trirremes eram movidos a remos e a vela redonda, e se não eram assim tão eficientes ao velejar, eram extremamente eficazes quando impulsionadas por remadores. Suas dimensões chegavam a dezenas de metros de comprimento, impulsionadas por até uma centena de remadores, dispostos em até três andares.

Com o avanço das pesquisas em Sagres as embarcações foram ficando mais especializadas. A primeira embarcação de importância a ser usada foi a barca, de pequena tonelagem, cujo nome vêm de barcha, barge, barque, bark ou barkje.

Ela pode ter evoluído a partir do Drakkar ou Snekkar viquingues, que visitaram a península ibérica muitas vezes. Com nove a doze metros de comprimento, três metros de largura máxima, ela carregava o equivalente a cerca de vinte tonéis. Seu convés não possuía abrigo ou coberta, sendo destinada a viagens regionais, mas podia receber uma cobertura para dar um pouco de conforto a seus tripulantes em viagens mais longas. Tinha um mastro de comprimento igual ao de sua quilha, e o seu leme era um remo comprido, que saía de um dos lados da popa, que assim como a proa, era aguçada.

Navegar em uma barca era complicado, pois ao mudar a direção era necessário abaixar a vela redonda e mudar todo o sistema de pano, manobra para qual eram necessários seus oito a quatorze tripulantes, que em caso de calmaria eram postos a remar. Para viagens mais longas, alguns modelos podiam ter um mastro extra, também com vela redonda, erguido na popa. O melhor exemplo de conquista usando tal embarcação foi o de Gil Eanes, que contornou o Cabo Bojador em 1434, numa barca de 30 tonéis, com duas velas redondas e remos, sem cobertas.

O próximo barco na linha de evolução foi o Barinel, cujo nome vem de baris, uma embarcação egípcia, ou de barinius, um peixe. De maior tonelagem que a barca, e com dois mastros de velas redondas e remos, apresentando sua proa em meia-lua ovarina e a popa reta, o barinel possibilitava maior autonomia e desempenho.

Mas somente com a Caravela, o navio mais usado nas viagens de exploração e descobertas na África, os portugueses encontraram a eficiência náutica. Desenvolvida a partir de conceitos dos desenhos dos navios árabes Dhow, Zambuk ou Caravo, até o seu surgimento as embarcações não permitiam o tipo de navegação necessária para os longos percursos dos descobrimentos portugueses.

Na verdade a caravela era menor que o original árabe, o que lhe conferia uma boa manobrabilidade nas pequenas baías e portos africanos. Outro fator que fez o sucesso da caravela foi a sua capacidade de carga, que viabilizava comercialmente as viagens. Um outro exemplo na mesma época de embarcação que podia navegar em alto mar, foi o Junco Chinês.

As Caravelas eram navios pouco cômodos, já que ao serem construídas, a preocupação principal era com a solidez, a resistência a temporais e encalhes, e a capacidade de carga. Detalhes como beleza, estética ou equilíbrio de linhas eram sacrificados. A relação usada em sua construção era de 3:1, ou seja, o comprimento era três vezes maior que sua largura. A capacidade de carga passou a ser entre 50 a 100 toneladas.

Após o surgimento da primeira Caravela, o sucesso das explorações da África exigiram modificações constantes para enfrentar as novas condições de mar e ventos. Estes melhoramentos levaram ao desenvolvimento da Caravela Redonda, que possuía casco arredondado e velas redondas. Possuía em média trinta metros de comprimento por seis de largura, com armamento de trinta canhões.

Já no século XV surgiu a Caravela de Armada, com casco da caravela redonda com capacidade para 130 a 180 toneladas. A mastreação era formada por um mastro de proa, com velas redondas e dois a três mastros com velas latinas, que possuíam formato triangular.

A Caravela dos Descobrimentos, da segunda metade do século XV tinha três mastros, sendo dois redondos e um latino, e uma novidade, o castelo, ou cabines construídas no convés, passava a ser integrado ao casco.

As caravelas mantiveram sua supremacia até a descoberta do caminho para as Índias, quando novamente se exigia um barco com maior capacidade de carga e autonomia. As Naus foram criadas com esta finalidade, com madeirame reforçado e mesclando velas redondas com velas latinas e um gurupés da proa. Sobre seu convés, o castelo de popa e o de proa faziam parte da estrutura, com duas cobertas, sendo a primeira para carga e a segunda para o capitão e passageiros ilustres.

A palavra nau se origina do latim nave. Elas tinham de 300 a 600 toneladas, mas no auge das viagens para a Índia, na segunda metade do século XVI, chegaram a ter até 700 toneladas. Com a crescente demanda dos navios

para a Carreira das Índias, os estaleiros passaram a perder qualidade de construção. Se no início dos descobrimentos as Naus agüentavam dez a doze viagens, nesta fase, após duas ou três, os barcos já eram aposentados, ou afundavam pelo caminho. Em caso de tempestades era comum os comandantes picarem mastros, estruturas do convés e jogarem a carga ao mar, para aliviar o peso.

O final destes navios dos descobrimentos, deu-se no século XVI e XVII, com o invento do Galeão, navio com até 1200 toneladas, três cobertas no convés, e popa a quatorze metros da linha d'água. Os galeões eram fortemente armados, com pelo menos quarenta canhões. Para manobram seus dois mastros de velas redondas e dois mastros de velas latinas eram necessários uma centena de tripulantes.

Velas Redondas E Velas Latinas.

Há muito tempo já se conhecia o uso dos ventos para transporte no mar. Os barcos dos antigos gregos e fenícios conseguiam navegar com as velas quadradas até um certo grau em relação a direção de onde vem o vento. A partir daí, tinham que usar seus remos para progredir contra o vento e as correntezas marinhas. Com o desenvolvimento dos navios de carga, não se podia mais contar com a força dos remos para impulsionar as pesadas embarcações.

As velas quadradas ao se encherem de vento pareciam com balões, e por isto eram chamadas redondas. Elas eram eficientes quando o vento batia por trás, na popa dos barcos, mas não funcionavam quando tinha que se voltar contra o vento. Os velejadores de barcos maiores simplesmente tinham que aguardar até que o vento se tornasse favorável para abrirem as velas.

Para corrigir esta deficiência e trazer os marinheiros de volta ao lar mais cedo, um outro tipo de vela foi utilizado nas caravelas, a vela latina. Estas velas triangulares já eram, na verdade, usadas em barcos de outras culturas, como os árabes, e mesmo na Europa, mas apenas em barcos menores.

As primeiras caravelas foram equipadas somente com este tipo de vela, mas os portugueses logo aprenderam que ao combinarem velas redondas com velas latinas eles obtinham o máximo de eficiência, podendo velejar em quase qualquer condição de vento. As velas latinas permitiram a navegação de bolina, ou bolinar, que significa velejar contra o vento até certo ângulo, chamado atualmente de navegação de orça.

A Construção Dos Navios Portugueses.

Numa época em que o conceito de grandes indústrias ainda não estava propriamente definido, os estaleiros portugueses eram o melhor exemplo de pólo de trabalho. Além da montagem dos navios, numerosos produtos eram exigidos, como as velas, cordas, cobre, fibras, além de toda a estrutura necessária para manter as equipes de trabalho funcionando.

Apenas na Ribeira das Naus de Lisboa trabalhavam centenas de pessoas, sendo pelo menos quinhentos carpinteiros, cinquenta calafates, cinquenta madeireiros, trezentos estivadores e duzentos agentes alfandegários. Outros estaleiros importantes funcionavam no Algarve, Porto e São Martinho, e em todos eles, as regras de construção eram poucas e simples, sem plantas elaboradas.

Os barcos eram feitos de maneira quase artesanal.

As caravelas, naus e galeões eram construídas com as madeiras disponíveis, como o azinho e sobro, que por serem resistentes a água eram usadas nos cavernames. Para a quilha, proa, e lugares molhados, chamados de obras-vivas, usava-se o pinho resinoso, e para lugares onde a água não alcançava, ou obras-mortas, o pinho manso. As madeiras para os mastros, de Pinho-de-Flandres, eram importadas. Para o corte das madeiras, havia uma rotina, comandada por um mestre carpinteiro e seus oficiais, que escolhiam as árvores e a data certa.

Peças menores e os detalhes, podiam ser feitos em carvalho e castanho, embora estes não resistissem muito bem ao clima tropical. Com a descoberta de novas terras, madeiras exóticas, como a teca e o angelim passaram a serem usadas.

O sucesso dos empreendimentos náuticos portugueses e a constante demanda por novos navios, fez com que as madeiras de qualidade e de idade certa para a derruba, fossem ficando escassas, apesar da obrigação real dos fazendeiros de fornecerem o que os estaleiros precisassem. Basta citar que uma nau de 26 metros de comprimento usava mais de 100 metros cúbicos de madeira. Então começaram a serem usadas madeiras verdes, e as de tamanho e formas não ideais.

As Ciências Geográficas Antigas.

Os muçulmanos foram os herdeiros das ricas culturas mediterrâneas, como a dos gregos, egípcios e fenícios. Os cristãos, ao iniciarem suas buscas por conhecimento, tiveram que ir até eles, pois os originais não estavam mais

disponíveis. Assim vários sábios se dedicaram a traduzir tratados científicos de cientistas árabes e exploradores. Tais conhecimentos geraram livros de geografia, dicionários, mapas e cartas, livros de matemática, astronomia e navegação. As ciências modernas eram um reflexo do que o passado havia deixado.

Um bom exemplo vem dos gregos, que já sabiam que a Terra era esférica, e dividida em 360 graus. Não se sabia porém, da dimensão exata de cada grau na altura da linha do Equador, que é de 111 km, ou 60 milhas náuticas.

A medida mais aproximada foi definida desde o século III a.C., por Eratostenes, diretor da biblioteca de Alexandria. Mas no século II d.C., o grego Ptolomeu, calculou o grau como sendo apenas 93 km, ou 50 milhas náuticas. O século IX, trouxe outra medida, a de Abu al-Abbas Ahmad al-Farghani, ou Alfraganus, que mediu 122 km ou 66 milhas náuticas.

No mesmo século, um colegiado dos muçulmanos, com patrocínio do Califa Abd Allah al-Ma'mun, havia atingido uma medida quase real. Usando varas de madeira, os sábios viajaram por uma estrada no sentido norte para o sul, até perceberem a mudança de um grau de elevação da estrela polar. A distância percorrida foi estimada em 41.526 km, ou 22.422 milhas náuticas, o equivalente a 115.35 km por grau.

Já Al-Biruni determinou corretamente a latitude e longitude e sugeriu que a Terra rodava sobre seu eixo, 600 anos antes da afirmação de Galileu. Estas e outras informações, sobre os mais diversos campos, como medicina e artes, foram depositadas nas bibliotecas da Espanha e Portugal.

Armas, Instrumentos & Navegação Estimada.

A marinha de guerra portuguesa pode ter surgido com Gil Eanes, que se acredita ter sido o primeiro a instalar peça de artilharia a bordo de um barco. A escolha de armamento para equipar sua frota deve sido influenciada pelos ingleses, que auxiliaram a primeira conquista lusitana por mar.

O posicionamento dos canhões na embarcação era importante, e definia como seria a tática de aproximação ou fuga do inimigo. Nas barcas o armamento ficava na proa, mas nas caravelas e naus os canhões foram transferidos para os bordos.

No início atiravam pedras e bolas de ferro, mas logo surgiram as

cargas explosivas, bem mais eficientes. Os canhões recebiam o nome de serpentinas columbrinas, meias columbrinas, falcões, falconetes, passa-volantes, basiliscos, espirais e bombardas, e quem os operava eram chamados bombardeiros.

Para navegar em alto mar foi necessário desenvolver ou pesquisar antigas técnicas, criar instrumentos e mapas, e adaptar as embarcações e homens ao seu conhecimento. A maioria destes conhecimentos é empregado até hoje.

A Agulha de Marear foi a primeira bússola, que é um aparelho relativamente simples. Popularmente creditada aos chineses, a bússola era, na verdade, usada por várias culturas antigas. Trata-se de uma agulha de metal, imantada numa das extremidades, que é atraída para o norte magnético, uma região na terra próxima do pólo norte, onde existe um campo magnético. A agulha orienta então os navegadores, que traçam e seguem seus cursos baseados nesta certeza. Curiosamente, os primeiros usuários das bússolas usavam o sul como ponto de referência.

Ao saber o rumo da bússola, o oficial de vigia mantinha registro da velocidade e curso a cada hora, usando a toleta, uma tábua de madeira com buracos irradiando do centro, marcados segundo os pontos cardeais. Um pino era movido a partir do centro para a direção navegada durante aquela hora. No fim do dia, o número de buracos era contado e a distância transferida para a carta náutica.

Para medir o tempo a bordo usava-se o único relógio possível, que não dependia de pêndulo, que obviamente não funcionava num navio. A ampulheta, ou relógio de areia, era um mecanismo simples onde a areia corria de um reservatório para outro, logo abaixo, através de um pequeno orifício.

Existiam ampulhetas que marcavam até duas horas, mas a de meia hora era a mais usada nos navios. Assim que toda a areia passava do compartimento de cima para o de baixo, meia hora havia se passado, o período anotado, e o relógio era virado para iniciar novo ciclo de meia hora. O horário mantido era checado diariamente com o nascer e o pôr do sol, que eram horários geralmente conhecidos; e a meia-noite, que era obtida com o instrumento chamado noturlábio.

A velocidade do barco era obtida atirando ao mar um objeto flutuante, a partir de um ponto escolhido na proa. O piloto começava a entoar uma cantiga, de uma tradição oral medieval, e quando o objeto alcançava a altura de outra marca, na popa do navio, a sílaba do cântico indicava o tempo passado e consequentemente, a velocidade do barco. Usando este método a velocidade e distância do ponto de origem eram medidas a cada hora. No final do dia a velocidade do barco era multiplicada pelo tempo viajado para obter a distância percorrida.

Prumo de mão era uma sonda usada para medir a profundidade da água a partir do nível do mar, assim evitando encalhar os barcos em águas muito rasas. Era um instrumento simples, um peso de chumbo ou outro metal amarrado a um cabo cheio de nós, que indicavam a medida. Foi graças a este também tipo de sonda que os cartógrafos conseguiram desenhar o relevo submarino nas cartas náuticas.

Ao combinar os dados obtidos por todos os instrumentos, o piloto fazia a navegação estimada, o único meio de se guiar sem pontos de referência visíveis em terra. Os dados eram transferidos então para a Carta de Marear, um mapa desenhado em que se destacavam o relevo do litoral, profundidades, obstáculos e perigos a navegação, e as rotas conhecidas, usando como referência as coordenadas geográficas e pontos cardeais da bússola. Os mapas anteriores ao tempo das descobertas eram chamadas de Portulanos, e marcavam as rotas marítimas conhecidas.

Estes conhecimentos náuticos, bem com a navegação astronômica, eram um segredo apenas do capitão e do piloto, o que impedia os demais marinheiros de se amotinarem contra eles, pois deles dependia a volta para casa.

O Céu Que Nos Guia.

Se era possível navegar longas distâncias ao longo das costas conhecidas com a navegação estimada, para se aventurar pelo oceano desconhecido e sem pontos de referência, era necessário empregar outros recursos.

O céu acima, com suas inúmeras estrelas e astros, sempre exerceu fascinação na mente humana, mas para os pilotos o céu era algo mais, um mapa por onde podiam conferir suas rotas e achar sua posição no planeta.

Para facilitar o entendimento e a leitura das posições no planeta, o mundo foi então mapeado em coordenadas, conhecidas como latitudes e longitudes. Ao cortar o mundo em camadas horizontais, obtemos as linhas de latitudes. Os trópicos de Câncer e de Capricórnio, e o Equador, são linhas de latitude. A determinação da latitude em que se encontra o navio, pode ser obtida observando os astros e estrelas, como o sol, a lua, Vênus, e as estrelas. Desde os tempos antigos, o homem tem navegado usando estes pontos de referência no céu para obter o que se chama declinação, e a partir dela a sua latitude. Os marinheiros europeus, demoraram um pouco mais a usar a latitude por um motivo simples, não necessitavam deste dado, útil para quem navega para o sul ou para o norte, mas não para quem só navega no mar Mediterrâneo, onde a

variação da latitude é praticamente igual em todo lugar navega-se bem através de pontos de referência em terra.

Ao cortar o mundo em gomos, como uma laranja, as linhas obtidas são chamadas de longitude. Embora a latitude fosse conhecida na época dos descobrimentos, a obtenção da longitude só foi totalmente possível após a invenção do cronômetro marítimo, séculos mais tarde. Até então, acreditava-se que era possível obter a longitude apenas pela observação do eclipse lunar, que o próprio Colombo afirmou ter feito ao menos duas vezes em suas viagens.

Este método antigo é simples, bastando anotar o horário local em que o eclipse começa, e depois obter o horário local de um lugar longínquo. A diferença entre os horários dá a longitude. Por exemplo, o eclipse se inicia às 20:00 horas na América, e o mesmo eclipse se inicia a 1:00 hora na Europa, então são 5 horas de diferença entre os dois locais, ou 5 zonas de tempo, que dá 75 graus de longitude.

Este método foi registrado em 20 de setembro do ano de 331 a.C., quando o exército de Alexandre, o Grande, acampava perto de Arbela, na Mesopotâmia. A lua cheia subiu no pôr do sol, e duas horas depois, houve um eclipse total da Lua.

No mesmo instante, o mesmo eclipse era visto em Cartagena, mas lá o horário local era o pôr do Sol, e não duas horas depois como em Arbela.

Astrônomos descobriram então, que a diferença de tempo se dava devido a diferença de latitude, de duas horas, ou trinta graus, entre Cartagena e Arbela. Plínio e Ptolomeu descreveram este eclipse e o método descoberto para se obter a longitude, que perdurou até a invenção do telescópio.

Um almanaque foi publicado em 1474, pelo astrônomo Johann Müller, com todos os eclipses lunares pelos próximos 30 anos. O próprio Colombo usou tal almanaque em suas viagens ao Novo Mundo.

O Astrolábio, um instrumento antigo, era uma roda de metal ou madeira, dividida em graus, que pendia da mão do piloto por um anel. Sobre a roda existia um braço móvel, ou alidade, que o piloto movia para apontar para o astro ou estrela, e quando a luz incidia certa sobre os orifícios das extremidades, ou pínulas, ele lia o ângulo encontrado.

Geralmente esta leitura era feita do ponto mais estável do barco, junto ao mastro principal. O erro encontrado era de uns 4 a 5 graus, devido ao balanço do navio. Este instrumento é anterior a Cristo, talvez inventado pelo grego Hiparco no século II a.C., sendo feito como um globo, mas que depois passou a ser plano.

Os mouros o trouxeram para a península Ibérica quando a conquistaram, como está registrado no ano 1.200, no *Libros del Saber de*

Astronomia, onde a estrela polar também era descrita com destaque. Assim sabe-se que o segredo de navegar uma só latitude já era conhecido dos árabes, muito antes dos primeiros navios portugueses se aventurarem em alto mar.

Na verdade o astrolábio antigo era usado por astrônomos para observações celestiais mais complexas, e foi simplificado para ser usado no mar.

O quadrante era um instrumento mais preciso que o astrolábio, sendo $\frac{1}{4}$ de círculo em madeira ou metal, graduado com fio de prumo pendente ao centro. Ao usá-lo, o piloto fazia pontaria para a estrela Polar, deixando o pêndulo livre. Depois, seguindo o fio com o dedo, lia o ângulo abaixo, obtendo assim a altitude da estrela acima do horizonte.

A balestrina era usada para avaliar a latitude à noite, pela altura das estrelas. Uma régua horizontal chamada de Virote possuía escala em graus e sobre ela deslizava uma régua vertical, a soalha. Enquanto a primeira se alinhava com o horizonte, a segunda se alinhava com a estrela observada, e de seu encontro se obtinha a medida buscada da altura da estrela.

O noturlábio era o instrumento usado para verificar o horário de meia-noite, ao ser apontado para determinadas estrelas.

O sextante evoluiu do astrolábio, empregando novas técnicas e artifícios para uma leitura mais confortável e precisa. As tábuas de declinação dos astros e estrelas tornaram o processo eficaz.

Glossário De Termos E Medidas.

Aguada - Ponto de apoio em viagens, onde os barcos se abasteciam de água doce.

Almoxarife - Funcionário que recebia as rendas da casa real.

Almude - Antiga medida para líquidos, variável de região para região, entre 25 a 30 litros. Usada para vinho e azeite.

Âmbar - Resina transparente usada para fazer verniz, jóias e tubos de cachimbos.

Ameias - Pequenos parapeitos no alto das muralhas dos castelos, colocados a intervalos regulares.

Armador de navios - Proprietário de navios.

Arrátel - Antiga medida de peso correspondente a 459 gramas.

Auto-de-Fé - Cerimônia pública na qual se executavam os condenados pela Inquisição.

Berberes - Habitantes do Magrebe, o Norte de África.

Bolinar - Navegar contra o vento.

Bolo paroquial - Imposto cobrado pela igreja aos fiéis.

Bombarda - Antiga peça de artilharia.

Bota - Antiga vasilha de couro, usada para armazenar vinho.

Braças - Antiga medida usada para profundidades, cuja unidade mede 2.09 metros.

Bula - Documento para assuntos importantes emitido pelo Papa.

Calafate - Homem que calafetava, ou seja, tapava as fendas entre as tábuas dos barcos, com estopa e alcatrão.

Canada - Antiga medida para líquidos, equivalente a 1,395 litro, e que denominava o pagamento feito em vinho, aos trabalhadores rurais.

Carta de Foral - Documento concedido pelo rei, ou por um senhor, nobre ou clérigo, a determinada terra, o qual criava um conselho e estabelecia os direitos e obrigações dos moradores.

Casa da Índia – Escritório criado para contabilizar, fiscalizar e tabelar, os produtos chegados da Índia.

Casa da Mina - Escritório criado para contabilizar, fiscalizar e tabelar, os produtos chegados da Costa Ocidental Africana.

Catedral - Igreja principal de uma diocese, erguida na cidade sede do bispado.

Cativo – Prisioneiro

Catual - Funcionário do rei, na Índia.

Cavaleiro-vilão - Homens plebeus, ou seja, não nobres, que possuíam um cavalo e armas, e por isto guerreavam ao lado dos nobres.

Clero - Grupo social possuidor de grandes domínios e que se dedicava sobretudo a funções religiosas.

Clero regular - As ordens monásticas e as ordens religiosas militares pertenciam ao clero regular.

Clero secular - Os bispos e os cônegos pertenciam ao clero secular.

Condestável - Chefe máximo do exército.

Confraria - Associações de pessoas com o mesmo ofício ou objetivos.

Cordoalha - Os cabos, ou cordas, dos navios.

Corsário - Navio armado que atacava e saqueava os navios inimigos, com autorização do rei, revertendo para este uma parte dos saques, ou não.

Couto - Terra doada pelo Rei a igreja.

Cúria Régia - Conselho formado por membros da igreja e da nobreza, que ajudaram os primeiros reis de Portugal a governar o país.

Décima - Imposto equivalente à décima parte de um rendimento.

Direito de sucessão – O filho homem mais velho do rei, chamado de primogênito ou filho varão, recebia a herança do trono. O mesmo procedimento era adotado pelos nobres.

Eixos de circulação marítima – Os caminhos marítimos normalmente freqüentados por comerciantes.

Escrivão da Chancelaria - Funcionário encarregado de registrar sentenças reais.

Escrivão da Puridade - Secretário particular do rei, sendo puridade sinônimo de segredo.

Esfera armilar - Conjunto de círculos que representam o movimento dos planetas, e que aparece na bandeira portuguesa.

Foro - Imposto pago ao dono de uma propriedade por aquele que a explora.

Gentios - Povos selvagens, que adoravam vários deuses.

Goa – Antiga medida de construção naval usada pelos estaleiros, derivada da medida francesa goúe, com três palmos, ou seja 75 centímetros.

Hasta pública - Leilão, geralmente executado por mandado judicial.

Homens-bons – Eram assim conhecidos os homens do povo mais ricos e respeitados, representantes dos conselhos nas Cortes.

Iluminuras - Desenhos minuciosos feitos para ilustrar os livros medievais, representando flores, frutos, animais e motivos religiosos, muitas vezes pintadas a ouro.

Infância - Nobre pertencente a um grau baixo da nobreza.

Inquisição – O Tribunal do Santo Ofício, ou Inquisição, foi criado no século XVI com o objetivo de defender a fé católica, perseguindo membros de outras religiões, cristãos-novos, e hereges. Introduzido em Portugal por D. João III.

Laico – Homem leigo, não religioso.

Malado - Na Idade Média eram as pessoas não inteiramente livres, que dependiam do senhor a quem prestavam serviços.

Manuelino - Estilo arquitetônico decorativo, baseado em motivos marítimos e aplicado em edifícios de estrutura gótica, exclusivamente portugueses. Maravedi – Antiga moeda portuguesa.

Martel – Antiga medida para líquidos, que equivalia a 1/16 de canada, ou seja, 0,08 ml.

Mesteiral - Aquele que exerce um mester, ou profissão.

Mesteres – Ofícios, ou atividades ligadas à produção artesanal.

Mesurar - Saudar.

Missionação – Realizar missões para difundir a fé cristã.

Moio - Medida antiga para cereais, equivalente a 60 alqueires.

Morabitino - Moeda antiga da época de D. Afonso Henriques.

Morgadio - Terra herdada por inteiro pelo filho mais velho, sem ser dividida pelos outros irmãos.

Navegação de cabotagem - Navegação marítima entre portos de uma costa ou entre ilhas vizinhas.

Numeramento - Contagem do número de fogos (casas) feita com o objetivo de recolher dados para lançar impostos ou recrutar militares.

Onça – Media equivalente a 30,592 g.

Ordálio – Prática religiosa medieval na qual se pedia a Deus a solução para um problema complexo, revelado através de provas, principalmente torturas físicas. Uma pessoa inocente, acusada de um crime, não sofreria com as torturas pois Deus a protegeria. Afogamentos, queimaduras produzidas por ferro em brasa, e outros métodos cruéis eram modos de testar os acusados.

Ordens monásticas – Organizações religiosas nas quais os monges Passavam o tempo orando e fazendo trabalhos manuais e intelectuais, como trabalho no campo, tratamento de doentes, ensino, cópia de manuscritos, e redação de crônicas.

Palmo – Medida antiga que tinha 25 centímetros.

Palmo de Goa – Medida antiga que equivalia a um palmo normal acrescido de mais uma polegada.

Patacho - Embarcação de pequeno porte, usada em serviços auxiliares, sobretudo militares, com dois ou três mastros, castelo de proa e cobertura.

Périplo – Navegar ao redor de um continente.

Pergaminho - Pele de cordeiro recém-nascido, usada para escrever ou encadernar livros.

Peste negra – Doença que se espalhou rapidamente pela Europa em 1348, causada principalmente pela falta de higiene e desnutrição, matando grande parte

da população. Era causada pela *Pasteurella pestis*, uma bactéria que vivia no estômago ou no sistema circulatório da pulga das ratazanas pretas, e que contaminava os humanos mordidos pelas pulgas, ocasionando aparecimento de manchas pretas de gangrena na pele, à volta das mordidas, e inchaço dos gânglios e que matava em três dias.

Pragmática - Lei, regulamento.

Quintal - Medida antiga de peso, correspondente a 60 quilos.

Rosa-dos-ventos – Estrela formada pelo conjunto dos pontos cardeais e colaterais, com propósito de auxiliar na orientação.

Rotas do Levante - O oriente, lado de onde se levanta o Sol, ou seja, o leste. Denominavam as rotas feitas pelos muçulmanos, que traziam produtos da Ásia e depois realizavam viagens comerciais entre as costas do mediterrâneo, para vendê-los.

Selo Real - carimbo de autenticação de documentos, a assinatura do rei, posto em documentos sem contestação de dúvida.

Sesmarias - Terras sem cultivo que o rei dava para serem cultivadas.

Súditos – Os habitantes de um reino, que deviam fidelidade ao rei.

Tanoeiros - Artesãos que fabricam vasilhas de madeira como pipas, barris e tonéis.

Tonel - Medida antiga usada para indicar a capacidade dos navios, tinha 1,5 m³ de volume. O tonel era descrito como tendo as dimensões de seis palmos de comprimento por quatro de diâmetro, por três de altura. Quando o tonel tinha líquido dentro, era dito que comportava 624 canadas, ou seja, 870,4 litros de volume total. Outra medida usada para dar a tonelada das embarcações portuguesas era a bota ou botte, que correspondia a 1,66 tonel.

Tonelagem – Medida atual, internacionalmente usada em navios, que é de 100 pés cúbicos, ou 2.830 m³, praticamente o dobro do antigo tonel português.

Visigodos - Um dos povos bárbaros que vieram para a Península Ibérica após a queda do Império Romano.

Xerafins – Antigas Moedas de ouro.

Tábua Cronológica

5 a.C. a 1 d.C - Nascimento de Jesus Cristo, em data incerta.

66 a 70 d.C. e 132 a 135 d.C. - Rebeliões judaicas contra os Romanos.

570 – Nasce o profeta Maomé, em Meca.

632 - Morre o profeta Maomé, criador do islã.

638 - O islã toma Alexandria, Antióquia e Jerusalém.

711 - Muçulmanos cruzam para a Espanha.

712 - Muçulmanos dominam a Península Ibérica.

730 - Muçulmanos avançam sobre a França.

732 - Muçulmanos são detidos na cidade de Tours.

988 - O príncipe russo Vladimir se converte para a igreja católica.

1071 - Exército cristão Bizantino é derrotado pelos turcos.

1086 - Nobres de Borgonha vem à Península Ibérica, ajudar na luta contra os Mouros.

1095 - Doação do Condado Portucalense ao Conde D. Henrique. Concílio de Clermont, em 18 a 28 de novembro, onde o Papa Urbano II conclama a primeira cruzada.

1096 - Cruzada do povo parte da Europa na primavera, sob comando de Pedro, o eremita. No verão líderes nobres cruzados deixam a Europa. Em outubro a Cruzada do Povo é aniquilada em Anatólia pelos turcos.

1097 - Membros da Primeira Cruzada se unem em Constantinopla, na primavera. Em abril a primeira cruzada inicia marcha em Anatólia para Nicea. Em maio Nicea se rende ao Imperador Alexius. Em 21 de outubro os Cruzados chegam a Antioquia.

1098 – Em 10 de março os cidadãos de Edessa dão a Baldwin controle da cidade. Em 3 de junho conquistam Antióquia.

1099 – Jerusalém é alcançada em 13 de junho, e o 8 de julho é declarado dia santo, comemorado com uma procissão ao redor dos muros de Jerusalém. Dois dias depois os ataques se reiniciaram, sem tréguas até o dia

15, quando rompe os muros de Jerusalém. Nasce em Ceuta o cartógrafo árabe Edrisi.

1100 - Coroado Baldwin I, rei de Jerusalém.

1113 - Cavaleiros Hospitalares de Jerusalém são reconhecidos pelo papa.

1118 - Dois cavaleiros franceses Hugo de Poiens e Geoffroi de Santo Omer criam a Ordem dos Cavaleiros Templários.

1124 - Queda de Tiro para os Cruzados.

1128 - Doação de toda a região entre Coimbra e Leiria, em Portugal, aos cavaleiros Templários. Batalha de Mamede, onde D. Afonso Henriques passa a governar o Condado Portucalense.

1130 - Estabelecimento de uma base dos Cavaleiros Hospitalares no Condado Portucalense.

1139 - Batalha de Ourique, após a qual D. Afonso Henriques assume o título de rei de Portugal.

1143 – Reconhecimento da independência de Portugal pelo rei de Leão e Castela, com o Tratado de Zamora. Portugal fica na proteção da igreja, com a benção do papa Inocêncio V, em 5 de outubro.

1144 – Zengi se torna o primeiro líder da *Jihad*, a contra-cruzada, e em dezembro toma Edessa, provocando a Segunda Cruzada.

1145 - O papa Eugênio III emite ordem para a Segunda Cruzada, em Dezembro. Bula de *Militia Dei*.

1147 - D. Afonso I conquista Lisboa após cerco de cinco meses, com apoio de cruzados do Norte da Europa.

1154 - Em abril Nur-ad-Din une Damasco a Síria muçulmana.

1160 - Construção do Castelo de Tomar pelos Templários.

1169 – Os Templários recebem doação de um terço das terras conquistadas no Alentejo.

1173 – Templários são acusados de desobediência ao rei pelo arcebispo de Tiro.

1174 – O líder muçulmano Nur ad Din morre, em maio. Novo líder Saladin toma Damasco em outubro.

1177 - Exércitos Cruzados derrotam Saladin no Monte Gisard, em novembro.

1179 - Bula do Papa Alexandre II confirma a Independência de Portugal, em maio, com a bula *Manifestis Probatum*.

1183 – Saladin, o maior general muçulmano, conquista Aleppo.

1187 - Saladin vence batalha de Hattin em 4 de julho, e conquista a maior parte do reino de Jerusalém.

1185 - Em Portugal morte de D. Afonso Henriques, em Coimbra, e subida ao trono de D. Sancho I.

1189 - O rei da Inglaterra Ricardo Coração de Leão lidera terceira cruzada, ao lado do rei da França, Felipe Augustus II, e o Imperador Frederick Barbarossa.

1191 - Em 6 de fevereiro, o Papa Clement III oficializa a Ordem dos Cavaleiros Hospitalares. Em 12 de julho Felipe, Ricardo e Guy conquistam o Acre. Em 7 de setembro Ricardo se encontra com Saladin na batalha de Arsuf.

1192 – Em 9 de outubro, Ricardo Coração de Leão parte da Terra Santa. Final da terceira cruzada.

1193 – Morre Saladin, em março.

1198 – Em agosto o Papa Inocêncio III chama a Quarta Cruzada;

1202 - Venezianos e Cruzados saqueiam Zara, um porto Cristão na costa da Dalmácia, em novembro.

1204 - Quarta cruzada saqueia Constantinopla.

1211 - Em Portugal morte de D. Sancho I, e subida ao trono de D. Afonso II.

1215 – Papa Inocêncio III emite a bula *ad liberandam* em dezembro, chamando para a quinta Cruzada.

1221 – A quinta Cruzada se rende no delta do Nilo, em agosto.

1223 - Em Portugal morte de D. Afonso II, e subida ao Trono de D. Sancho II.

1228 - Em junho o Imperador Frederico II, Rei de Jerusalém, navega para o leste na sexta Cruzada.

1229 – Em fevereiro Frederico II conquista

Jerusalem de Al Kamil, e faz um pacto com o Sultão do Egito, garantindo a posse de Jerusalém, Belém e Nazaré.

1240 - Os papas Gregório IX e Inocente IV conclamam uma Cruzada Política contra o Imperador Frederico II.

1244 - Os muçulmanos retomam Jerusalém.

1245 - Deposição de D. Sancho II pelo Papa Inocêncio IV, sob as acusações dos Bispos portugueses, e entrega da regência a D. Afonso III. Início da guerra civil em Portugal.

1248 - Final da guerra civil em Portugal, e partida para a sétima cruzada. Morte de D. Sancho II, no exílio.

1249 - Conquista de Faro, e fim da guerra contra os Mouros no território português.

1261 - Os Bizantinos recuperaram sua capital.

1279 - Em Portugal morte de D. Afonso III, e subida de D. Dinis ao trono.

1291 – Todos os postos cristãos caem no Oriente Médio.

1297 - Tratado de Alcanizes, estabelecendo as fronteiras definitivas entre Portugal e Espanha.

1307 – Templários são acusados de heresia pelo rei da França, Felipe IV, o Belo, em 13 de outubro.

1311 - Extinção da Ordem dos Templários, e perseguição por toda Europa.

1312 - O papa Clemente V decreta bula *Vox in Excelso*, selando o destino dos Templários.

1314 - Em 18 de março o Grão mestre da ordem Jacques de Molay, e muitos outros cavaleiros importantes, são queimados vivos em praça pública em Paris.

1317 - Fundação da Ordem de Cristo, herdeira dos bens dos Templários. Primeira sede em Portugal em Castro Marim, e depois no castelo de Tomar. O genovês Manuel Pessanha assume o cargo de almirante da frota real portuguesa.

1319 - O papa João XXII assume a chefia da igreja e registra a Ordem de Cristo com a bula *Ad Ea Ex*

Quibus.

1325 - Em Portugal morte de D. Dinis, e subida ao trono de D. Afonso IV.

1330 - Cavaleiros Hospitalares continuam ação da Cruzada a partir da ilha de Rodes.

1340 - Batalha do Salado, última tentativa do Islã para recuperar a Península Ibérica.

1341 - Viagem às Canárias por portugueses e genoveses.

1348 - Peste Negra chega a Portugal.

1349 – A Peste Negra causa falta de mão de obra em Portugal.

1357 - Subida ao Trono de D. Pedro I.

1365 - Cruzados sob Pedro I do Chipre saqueiam Alexandria.

1367 - Em Portugal morte de D. Pedro I, e subida ao trono de D. Fernando.

1373 – Portugal entra na segunda guerra contra Castela. Mais tarde assinam o Tratado de Paz de Santarém, desfavorável a Portugal.

1377 - Leis de proteção a marinha mercante, com privilégios para construção de barcos de mais de 100 tonéis, e depois de 50 tonéis.

1381 - Terceira Guerra contra Castela.

1383 – Novo Tratado de Paz põe fim a guerra. Em Portugal morte de D. Fernando e início da regência de D. Leonor Teles. Revolução em Portugal.

1384 - Invasão de Portugal por D. João I de Castela. Os castelhanos cercam Lisboa.

1385 - Batalha de Aljubarrota, em 14 de Agosto, e batalha de Trancoso ambas com vitória portuguesa sobre os castelhanos.

1386 - Tratado de Windsor entre Portugal e Inglaterra
Tratado de paz e aliança entre os dois países.

1387 - Casamento de D. João I e D. Filipa de Lencastre.

1394 - Nascimento do Infante D. Henrique, em 4 de março.

1396 - Cruzada de Nicópolis.

1411 - Tratado de paz e aliança perpétua com Castela.

1415 - Em Portugal morte de D. Filipa Lencastre, vítima da peste. Conquista de Ceuta em 16 de agosto. Utilização do barco barinel pela marinha portuguesa.

1418 - Viagem de descoberta da ilha de Porto Santo.

1419 - D. Henrique muda-se para Sagres. Viagem de descoberta da Ilha da Madeira.

1420 - Nomeação do Infante D. Henrique como administrador da Ordem de Cristo, pela bula *In Apostolicae Dignitatis Specula* do Papa Martinho V.

1421 - Primeiras viagens na Costa Africana para além do Cabo Não.

1422 - D. João I ordena substituição da era de César pela era de Cristo. Pela era de César aquele era o ano 1460.

1424 - Segunda viagem de exploração às Ilhas Canárias.

1425 - Início do povoamento da Madeira. Tentativa da conquista das ilhas canárias, pelo infante.

1426 - Egípcios ganham controle do Chipre.

1431 - Gonçalo Velho Cabral encontra as ilhas Formigas dos Açores.

1432 - Tratado de paz com Castela.

1433 - Em Portugal morte de D. João I, subida ao trono de D. Duarte.

1434 - Viagem à costa africana e passagem do Cabo Bojador.

1435 - Viagem à costa africana e chegada a Angra dos Ruivos, início da utilização da Caravela.

1436 - Viagem à costa africana e descoberta do rio do Ouro e Pedra da Galé.

1437 – Ataque português a Tanger, com derrota e aprisionamento do Infante D. Fernando. Nova epidemia de Peste em Portugal.

1438 - Em Portugal morte de D. Duarte, e subida ao trono de D. Afonso, com regência da rainha –mãe, D. Leonor, início das revoltas em cidades e vilas contra a sua regência.

1439 - Início da Regência de D. Pedro, Príncipe das 7 Partidas. Início do povoamento das ilhas dos Açores. Cessão de privilégios à Madeira no comércio com a metrópole.

1441 - Chegada dos primeiros cativos negros à metrópole.

1442 - Viagem à costa africana e chegada ao Cabo Branco. Viagem ao Rio do Ouro para fazer cativos.

1443 - Viagem à costa africana e descoberta das ilhas de Gete, Arguim e das Garças. Morte do Infante D. Fernando, prisioneiro em Fez. D. Henrique funda a chamada Vila do Infante em Sagres. D. Henrique recebe o Monopólio da navegação, guerra e comércio a sul do Bojador.

1444 - Viagem de exploração ao Rio do Ouro, e viagem de descoberta do Cabo Verde e Ilha da Palma. Viagem à costa africana e descoberta das Ilhas de Naar e Tider, com regresso de 235 indígenas para serem vendidos em Lagos.

1445 - Viagem à costa africana e descoberta do rio Senegal. Levantamento do primeiro Padrão de madeira no Cabo Branco. Em 10 de agosto parte a chamada Armada da Vingança.

1446 - Viagem à costa africana e descoberta do rio Gâmbia. Nesta expedição Nuno Tristão foi morto pelos indígenas com 18 dos seus companheiros. Nomeação de Bartolomeu Perestrelo como capitão donatário de Porto Santo pelo Infante D. Henrique.

1447 - Casamento de D. Afonso V com D. Isabel, em maio.

1448 - D. Pedro é afastado do governo e retira-se para Coimbra, com o título de Duque de Coimbra.

1449 - Batalha de Alfarrobeira, em 5 de maio, em que D. Pedro morre em conflito com as tropas do rei.

1450 - Gomes Eanes de Zurara é nomeado Cronista real, sucedendo a Fernão Lopes. Todas as ilhas dos Açores são descobertas.

1451 – Nasce em Gênova Cristovão Colombo.

1453 – Conquista de Constantinopla pelos mouros,

terminando o Império Bizantino.

1455 - Construção da fortaleza de Arguim. Fundação em Lagos da Casa dos Tratos da feitoria de Arguim. Viagem de Cadamosto aos rios da Guiné, ao serviço do Infante. Bula do Papa Nicolau V sobre o domínio dos mares e das terras já descobertas ou a descobrir.

1456 - Viagem de descoberta das ilhas de Boa Vista, Santiago, Maio e Sal. Viagem de exploração dos rios da Guiné.

1459 - Publicação do mapa de Fra Mauro, mostrando a África rodeada pelo Oceano, encomendado pelo rei. Concessão da Capitania do Funchal a João Gonçalves Zarco.

1460 - Morte do Infante D. Henrique em 13 de novembro. Viagem de exploração e descoberta das ilhas de Cabo Verde. Nomeação de Gonçalo Velho como capitão donatário nos Açores. Diogo Gomes é incumbido pelo rei Afonso V de comandar todas as caravelas na Guiné, contra a pirataria.

1461 - Pedro da Sintra viaja para observar a costa além do Rio Grande, chegando até São Jorge da Mina.

1462 - Povoamento da ilha de Santiago.

1463 - Três tentativas falhadas de conquista de Tânger.

1464 - Expedição ao Norte de África.

1469 - Fernando de Aragão e Isabel de Castela se casam unificando os reinos da península Ibérica. Fernão Gomes ganha o direito de explorar a rota descoberta por D. Henrique.

1471 - Viagem de descoberta das ilhas de Fernão Pó e S. Tomé, Príncipe e Ano Bom. Viagem de descoberta da Mina.

1474 - Viagem na costa africana e descoberta do Cabo de S. Catarina. D. João assume liderança das viagens de descobrimento.

1475 - Partida do rei para Castela. Os navegadores cruzam a linha do Equador.

1476 - Colombo cai de seu barco e nadar para Portugal.

1478 - Captura de uma frota castelhana na Mina. Colombo se muda para a ilha da Madeira.

1479 - Assinatura do Tratado de Alcáçovas em 4 de setembro.

1480 - Introdução da Imprensa Xilográfica.

1481 - Em Portugal morte de D. Afonso V e subida ao trono de D. João II. Viagem de exploração à Mina para fundar a Fortaleza de S. Jorge da Mina.

1482 - Fundação da Fortaleza de S. Jorge da Mina. Viagem de descoberta do Cabo de S. Catarina ao Cabo Lobo, primeira viagem de Diogo Cão à costa ocidental de África prolongando as descobertas para Sul do Golfo da Guiné.

1483 - Continuação da viagem e descoberta do rio Zaire, onde é colocado um Padrão. Concessão da Capitania da Ilha de S. Jorge a João Vaz Corte Real dada pelo Duque de Viseu.

1484 - Viagem de exploração ao Reino do Benim, com fundação de uma Feitoria. Cristovão Colombo propõe ao rei uma viagem à Índia por Ocidente.

1485 - Viagem de descoberta do rio Zaire à Serra Parda. Nesta segunda viagem Diogo Cão explorou a costa africana para sul do rio Zaire até à Serra Parda. Publicação de um Mapa de África até à foz do rio Zaire por Pedro Reinel.

1486 - Cristovão Colombo muda-se para Castela. Fundação da Casa dos escravos.

1487 - Viagem por terra à Índia, para obter informações sobre a navegação e o comércio do Índico. Viagem de exploração ao interior de África. Viagem de Bartolomeu Dias para descoberta da passagem do Cabo da Boa Esperança.

1488 - Expedição de socorro a Ceuta. Chegada a Adém de Pêro da Covilhã e Afonso de Paiva. Colombo volta para Portugal com salvo conduto, para propor novamente seu projeto ao rei.

1489 - Impressão do primeiro livro em Lisboa.

1490 - Viagem por terra à costa oriental da África, por Pero da Covilhã.

1491 - Morte do príncipe herdeiro D. Afonso, único herdeiro da coroa, de uma queda de cavalo em Santarém.

1492 – Os reis de Espanha reconquistam o reino de Granada. Entre 60.000 e 100.000 judeus fogem para Portugal, expulsos da Espanha. Viagem à Península do Lavrador João Fernandes, Pedro de Barcelos. Viagem de descoberta das Índias Ocidentais por Cristovão Colombo.

1493 - Negociações sobre o domínio dos mares com Bula do papa Alexandre VI. Afirmação de do rei de Portugal de que as terras descobertas por Cristovão Colombo pertencem à coroa portuguesa. Fundação da Capitania de S. Tomé por Álvaro Coimbra.

1494 - Tratado de Tordesilhas, que estabelece a divisão das terras descobertas ou a descobrir por Portugal e Espanha.

1495 - Em Portugal morte de D. João II e subida ao trono de D. Manuel. Conversão dos judeus em cristãos novos, e expulsão de Portugal dos que se recusam.

1497 - Partida das naus para a primeira viagem à Índia, em julho. Chegada ao Cabo da Boa Esperança em novembro. Utilização da Nau.

1498 - Viagem de exploração de Duarte Pacheco Pereira, possivelmente ao Brasil. Viagem de Vasco da Gama de descoberta do caminho para a Índia.

1499 - Chegada a Lisboa de Vasco da Gama, em Agosto. Fundação da Feitoria de Antuérpia. Partida de Pedro Álvares Cabral para viagem à Índia. Viagem às costas da Florida, por Gaspar Corte Real.

1500 - Viagem à Terra Nova, por Gaspar Corte Real. Na viagem à Índia descoberta oficial do Brasil. Viagem ao golfo de Adém, por Diogo Dias. Publicação do "Diário Anônimo da Viagem de Pedro Álvares Cabral ao Brasil e à Índia".

1501 - Viagem ao Brasil de Américo Vespúcio. Viagem de exploração à Índia e descoberta das Ilhas de Ascensão e S. Helena João da Nova.

1506 - Colombo morre em Valladolid, Espanha, em

20 de maio.

1520 ou 1521 – Morre Pedro Álvares Cabral,
esquecido em Santarém.

Bibliografia Consultada E Recomendada.

A Caravela Portuguesa –
Quirino da Fonseca;

A History of the Crusades -
BBC Publications, London
1987;A náutica dos
descobrimentos – Almirante
Gago Coutinho;

African Exploration – Tim
Severin;

A carta de Pero Vaz de
Caminha – Jaime Cortesão,
INCM;

A Carta de Pêro Vaz de
Caminha – Jaime Cortesão,
Imprensa Nacional Casa da
Moeda;

A construção do Brasil –
Jorge Couto, Edições Cosmos;

A descoberta da América –
Peter Burke, artigo para a
Folha de São Paulo;

A Expedição de Pedro
Álvares Cabral e o
Descobrimento do Brasil -
Jaime Cortezão;

A história secreta do
Descobrimento – Sérgio
Caldeira, revista Super
Interessante, n. 2 ano 12;

A viagem de Pedro Álvares
Cabral ao Brasil – Jaime
Raposo Costa;

Aramco World 1992 -
Aileen Vincent-Barwood, Dr.
A. Zahoor, Dr. Youssef
Mroueh;

A Missão Templária nos
Descobrimentos - Rainer
Daehnhardt, Nova Acrópole,
Lisboa, 1993;

A Viagem do
Descobrimento - Eduardo
Bueno, ed.objetiva;

Africa and The Discovery
of America - Leo Weiner,
Harvard University, 1920;

As Primeiras Expedições de
Reconhecimento da Costa
Brasileira -Max Justo Guedes;

Borrão Original da primeira
folha das Instruções de Vasco
da Gama para a viagem de
Cabral - Arquivo do Tombo,
Leis, sem data, março 1, doc.
nº 21;

Brasil Aventura 3 - Ilhas,
Ana Augusta Rocha e Roberto
Linsker - Editora Terra
Virgem;

Bloodline Private of the
Holy Grail - Laurence
Gardner, Element Books
Limited, Shaftesbury, Dorset
SP7 8BP, Great Britain 1996;

Borrão Original de algumas
folhas de Instruções Régias
(Regimento Real) dada a
Cabral para a viagem -
Arquivo do Tombo, Leis, sem
data, março 1, doc. nº 21;

Crusades Legacy - Paul
Crawford;

Carta Régia de Nomeação
de Pedro Alvares de Gouveia
para capitão-mor da armada

Lisboa - Arquivo do Tombo,
Livro nº 13 fl 10;

Columbus' Ships - Jose
Maria Martinez-Hidalgo;

Crônica da Tomada de
Ceuta – Gomes Eanes Zurara;

Castles of the Crusaders -
W. Muller-Wiener, Thames &
Hudson, London, 1971;

Crônica do descobrimento e
conquista da Guiné - Gomes
Eanes Zurara;

Christopher Columbus and
the Participation of the Jews in
the Spanish and Portuguese
Discoveries – M. Kayserling;

Columbus: What if? -
Aileen Vincent-Barwood;

Cristobal Colon y el
Descubrimiento de America -
Ballesteros y Beretta, Antonio,
Barcelona;

Colombo, a Cabala e o
Delírio - Luiz de Lancastre e
Távora, Quetzal Editores,
Lisboa, 1991;

Choruses from 'The Rock -
Collected Poems 1909-1962,
T.S. Eliot;

Chronicles of the Crusades -
Elizabeth Hallam, New York,
1989;

Coleccion de los Viages y
Descubrimientos que Hicieron
por mar los Espanoles Desde
Fines del Siglo 15: con Varios
Documentos Ineditos
Concernientes a la Historia de
la Marina Castellana y de los

Establecimientos Espanoles en Indias - Martin Fernandez de Navarrete;

Don Diego Colon, Almirante, Virrey y Gobernador de las Indias - Luis Arranz Marquez, Madrid;

Descobrimento do Brazil por Pedro Alvarez Cabral - Baldaque da Silva, Lisboa, 1892;

Dicionário de História de Portugal - Luís de albuquerque;

Décadas da Ásia – João de Barros;

Descobrimento do Brasil - Almirante J.J. Fonseca;

Dedicated to the Sacred Heart of Jesus Christ - Louis Bréhier;

Descobrimento do Brasil por Pedro Álvares Cabral - Baldaque da Silva, 1892;

Dicionário de História dos Descobrimentos Portugueses - Luís de Albuquerque, Edição Círculo dos Leitores, Lisboa 1994;

Delle Navig. e Viaggi – Ramusio, Veneza, 1563;

Dicionário Enciclopédico da História de Portugal - Damião Peres;

Four Voyages of Christopher Columbus: Being His Own Log-Book, Letters and Dispatches with Connecting Narrative Drawn

from the Life of the Admiral
by His Son Hernando Colon
and Other Contemporary
Historians - Penguin, 1969;

Gloriosa e trágica viagem
de Cabral – Renato Castelo
Branco;

Grande Livro dos
Portugueses - Círculo dos
Leitores, Manuel Alves
Oliveira, Lisboa 1990;

Gaspar da Gama, um
Converso na Frota de Cabral –
Elias Lipiner, 1987;

History of Western
Civilization - Boise State
University, 31 August 1995;

História de Portugal -
Edição de Barcelos;

História de Portugal - José
Matoso, Edição Círculo dos
Leitores, Lisboa 1993;

História naval brasileira –
Max Justo Guedes;

Histórias do Cabo - Luiz
AlvesLacerda, editora Graffix,
Pernambuco;

História da colonização
portuguesa do Brasil – Carlos
Malheiro Dias;

Holy Grail Across the
Atlantic - Michael Bradley;

História do descobrimento e
conquista da Índia – Fernão
Lopes de Castanheda;

In the Wake of Columbus:
Islands and Controversy -
Louis De Vorsey, John Parker,
Wayne State, 1985;

Images of the Military Orders - Helen Nicholson, 1118-1291;

Knightly Piety and the Lay Response to the First Crusade - Marcus Bull, Oxford, 1993;

Libro de las Privilegios del Almirante don Cristobal Colon - 1498, Ciriaco, Perez-Bustamente, Madrid;

Letters of the Crusaders - Sources of European History, Vol 1:4, (Philadelphia: University of Pennsy;

Le mortel secret des Templiers - Robert Ambelain, Parie, R. Laffont 1970;

Lendas da Índia – Gaspar de Correia;

Mundus Novus – Américo Vespúcio, ed. L&PM;

Mares e longínquos povos dos Açores - Mariléa M. Leal Caruso e Raimundo C. Caruso ed. Insular;

Mares Nunca Dantes Navegados – Sérgio Tauhata, revista Offshore n.63;

Meio Prático de Construção de Navios e Galés Antigas - manuscrito, Biblioteca Nacional de Lisboa;

Nueva Lista Documentada de los Tripulantes de Colon en 1492 – Madrid, Real Academia de la Historia, 1984;

O descobrimento pré-colombino da América Austral pelos portugueses Jordão de

Freitas, revista lusitana
fascículo IX, 1926;

Os Navios dos
Descobrimentos – Luis Felipe
Barreto;

O traçado nas Naus e
Galeões Portugueses, de 1550
a 1580 –Pimentel J.C. Barata;

Os sete únicos documentos
de 1500 conservados em
Lisboa referentes à viagem de
Pedro Álvares Cabral –
Antônio Baião;

Os Falsos precursores de
Cabral – Duarte Leite;

O Vaticano deu o Brasil a
Portugal - João Barcelos,
Jornal Cotidiano, 1992, Cotia
SP;

Revista trimestral do
Instituto Histórico e
Geográfico Brasileiro, Tomo I,
1839-1840;

Sails of Hope, The Secret
Mission of Christopher
Columbus - Simon
Wiesenthal;

Saraiva, José Hermano -
"História Concisa de Portugal
Publicações Europa-América,
6ª edição;

Segredos e Revelações da
História do Brasil – Gustavo
Barroso, Edições Cruzeiro;

The voyage of Sindbad –
Tim Severin;

The voyages of the venetian
Brothers Nicolo and Antonio
Zeno, to the Northern Seas -

CH Major, London 1873;
Ivania, 1896);

The Cistercian Fathers
Series: Number Nineteen;

The Works of Bernard of
Clairvaux: Volume Seven,
Treatises III - Cistercian
Publications, Kalamazoo,
Michigan, 1977;

The Cross and the Crescent
- M. Billings;

The Hiram Key -
Christopher Knight and Robert
Lomas, Century 1996;

The Second Messiah:
Templars, the Turin Shroud
and the Great Secret of
Freemasonry - Christopher
Knight and Robert Lomas;

The Crusades through Arab
Eyes Schocken Books - Amin
Maalouf, New York 1985;

The Knights Templar and
their Myth - Peter Partner,
Destiny Books, 1994;

The World of the Crusaders
- Prawer, Weidenfeld/Nicolas,
Jerusalem;

The Atlas of the Crusades -
Riley-Smith, 1990;

The Military Orders: Initial
Bibliography - Malcolm
Barber;

The Military Orders:
fighting for the faith, caring
for the sick - Aldershot &
Brookfield, 1994;

The New Knighthood: A
history of the Order of the

Temple - Malcolm Barber,
Cambridge, 1994;

The Rule, Statutes and
Customs of the Hospitallers -
E. J. King, Col. 1099-1310,
London;

Templars, Hospitallers and
Teutonic Knights: images of
the military orders, 1128-1291
- Helen Nicholson, Leicester,
London & New York, 1993;

The Native Americans -
Colin Taylor;

They Came Before
Columbus - Ivan Van Sertima;

The Endless Voyage -
Alban, Laureano;

The Christopher Columbus
Encyclopedia - Silvio Bedini.
Simon & Schuster, 1991;

The Life of the Admiral
Christopher Columbus, by his
son Ferdinand;

The Four Voyages of
Columbus: A History in Eight
Documents, Including Five by
Christopher Columbus;

The Libro de las Profecias
of Christopher Columbus -
Delno C. West e August Kling;

The Rand McNally World
Atlas of Exploration - Eric
Newby;

Toscanelli and Columbus:
The Letter and Chart of
Toscanelli on the Route to the
Indies by Way of the West,
Sent in 1474 to the Portuguese
Fernam Martins, and Later on

to Christopher Columbus; a
Critical Study on the
Authenticity and Value of
these Documents and the
Sources of the
Cosmographical Ideas of
Columbus, Followed by the
Various Texts of the Letter,
with Translations...". -
London: Sands & Company,
1902;

Unknown Lands, the Story
of Columbus - Vicente Blasco
Ibanez, E.P. Dutton, 1929;

Un Secolo di Bibliografia
Colombiana (1880-1985) -
Genova: Cassa di Risparmio di
Genova e Imperia, 1986.

Table of Contents

[HORIZONTE](#)

[INTRODUÇÃO](#)

[AGRADECIMENTOS](#)

[PRÓLOGO As Ruínas De Sagres.](#)

[Parte I As Cruzadas](#)

[Parte II O Estado Cruzado](#)

[Parte III A Viagem de Cabral](#)

[Parte IV As Lendas da Conquista do Oceano Atlântico](#)

[Parte V Apêndice](#)

[Glossário De Termos E Medidas.](#)

[Tábua Cronológica](#)

[Bibliografia Consultada E Recomendada.](#)